LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMts — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

10 Janvier 1903. — N° 226.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

(Cliché Sauvage.)

UNE ASCENSION D'HIVER A CHAMONIX

Il ne faudrait pas croire que l'alpinisme soit uniquement un sport d'été. Bien au contraire, c'est lorsque, couverte de neige, la montagne se détache en blanc sur un ciel mi-sombre, que les alpinistes les plus convaincus aiment à venir l'attaquer. Notre photographie représente une ascension faite en plein hiver au Belvédère, dont le sommet atteint près de 3 000 mètres, par un groupe de membres parisiens du Club Alpin Français.

(Voir l'article page 22.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voir dans notre prochain numéro :

Les rois du Turf en 1902,
Courses plates,
par Franc-Picard.
Un Cross cyclo-pédestre,
par Géo Lefèvre
etc., etc.

NOTRE CARTON RELIEUR

La cinquième année de la Vie au Grand Air *vient de s'achever. Il n'est pas un abonné ou un lecteur de notre revue qui ne tienne à conserver précieusement la collection qu'il a soigneusement recueillie.*

Nous ne saurions trop leur recommander notre carton relieur, *système très pratique de reliure automatique permettant de conserver les 52 numéros de l'année.*

Ce carton relieur très élégant, bleu foncé, avec lettres d'or, est vendu 4 fr. Joindre 85 centimes à la commande pour l'envoi à domicile.

NOTRE SALLE D'EXPOSITION

Nous rappelons à nos lecteurs que nous avons ouvert au 9, avenue de l'Opéra, au rez-de-chaussée, une ***Salle d'Exposition***, que nous les engageons instamment à visiter :

Ils y trouveront :

Les gravures de la ***Vie au Grand Air***, de ***Femina*** et de ***Musica***; les livres pratiques concernant le sport; les cartons relieurs pour nos trois revues et les collections reliées de nos trois publications; de nombreuses séries de cartes postales les plus curieuses, les plus intéressantes et les plus nouvelles.

Ils pourront y déposer leurs demandes d'abonnement et prendre connaissance des nombreuses primes sportives ou féminines offertes aux abonnés.

Entrée libre pour nos abonnés et lecteurs.

Nos abonnés trouveront, encartées dans le présent numéro, la table des matières et la couverture pour l'année 1902.

Nos lecteurs pourront se les procurer, moyennant 25 centimes, dans notre Salle d'Exposition, *9, avenue de l'Opéra, au rez-de-chaussee.*

Si vous voulez vous tenir au courant de ce qui se dit, de ce qui se fait dans tous les sports, lisez chaque jour l'*Auto-Vélo*.

Nous rappelons à nos lecteurs que nous sommes en mesure de leur fournir des épreuves photographiques de la plupart des illustrations parues dans la Vie au Grand Air.

Le tarif est le suivant :

En 9/12, l'épreuve non collée	2 »
— collée sur gros carton biseauté or	2 50
En 13/18, l'épreuve non collée	2 50
— collée sur gros carton biseauté or	3 »
En 18/24, l'épreuve collée sur gros carton biseauté or, retouche comprise	10 »
En 24/30, — — —	20 »
En 30/40, — — —	30 »

Toutes les demandes doivent porter la mention Office photographique *et contenir en un mandat-poste le montant de la commande augmenté de 50 centimes pour frais de port et d'emballage.*

L'Office photographique V. G. A. *se charge également de tous travaux sur commande.*

LES ÉDITEURS.

Les Rois en du Turf 1902

I. — COURSES D'OBSTACLES

Chaque année, en fin de saison, nos trois grandes sociétés de courses : Société d'Encouragement, Société des Steeple-chases et Société du Demi-sang, publient dans leurs Bulletins Officiels la statistique des propriétaires, éleveurs, étalons, chevaux et jockeys gagnants : cette longue énumération de chiffres vourra paraître aride, mais elle présente au point de vue de l'élevage chevalin en France et de la situation des diverses écuries, un réel intérêt. Nous nous occuperons aujourd'hui des courses d'obstacles, réservant les épreuves de plat pour la semaine prochaine.

Chapman, 1er de la liste des jockeys gagnants en obstacles en 1902.

Nous aurions pu déjà donner un résumé de la saison 1902 des courses plates. Mais les courses d'obstacles qui viennent de se terminer avec le meeting palois ont déjà repris à Marseille, et dans quelques jours nous allons avoir la saison de Nice.

Le fait saillant, en courses d'obstacles en 1902, c'est le passage de Chalet, le célèbre étalon du comte Le Marois, au second rang des étalons gagnants. Après avoir occupé trois ans de suite, en 1899, 1900 et 1901, cette place d'honneur, Chalet a été distancé par l'étalon de M. Gaston Dreyfus, Saint-Damien, dont les produits ont gagné 311.238 fr. L'écart entre le fils de Saint-Simon et Distant Shore (par Hermit) et le fils de Beauminet et The Frisky Matron (par Crémorne) n'est pas énorme : en effet, Chalet se classé second avec 305.092 fr.

En 1901, les produits de Chalet avaient gagné 359.939 f. et ceux de Saint-Damien seulement 122.497 fr. Ce sont les victoires des Saint-Damien dans les courses de début de trois ans qui ont valu la première place à l'étalon de M. Gaston Dreyfus : car, jusqu'aux dernières réunions d'Auteuil, Chalet tenait encore la tête.

M. G. Dreyfus. R. Ruddock.

Dans l'enceinte des propriétaires à Maisons-Laffitte.

M. Gaston Dreyfus, 14e de la liste des propriétaires gagnants en obstacles, propriétaire de St-Damien, par St-Simon et Distant Shore (par Hermit), premier des étalons gagnants en obstacles en 1902, causant avec l'entraîneur Ruddock.

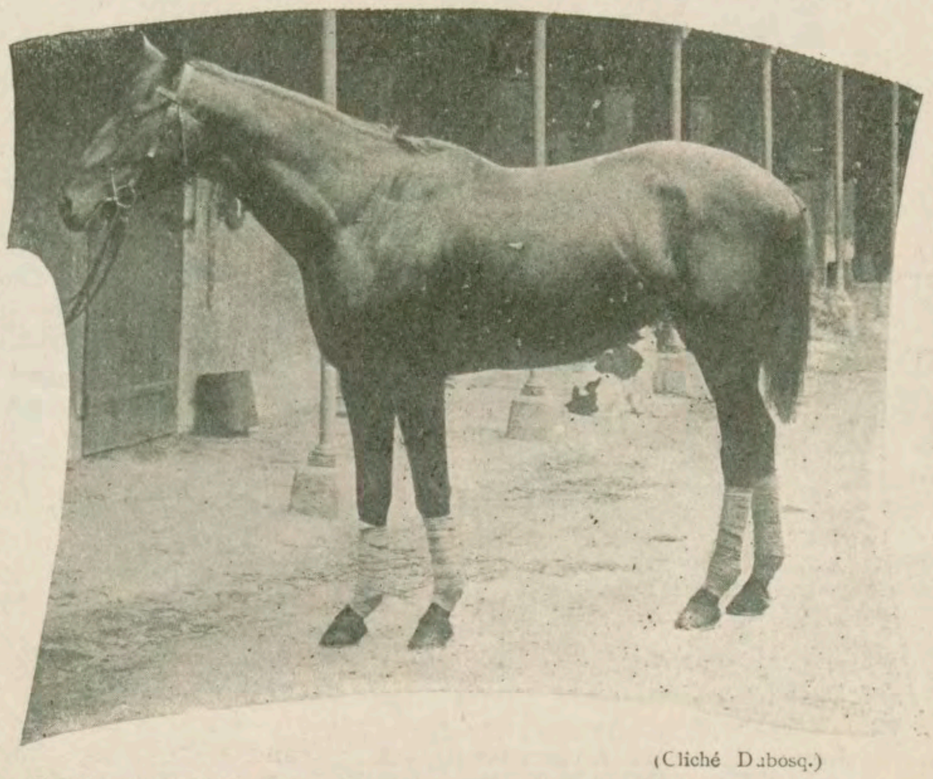
Au Pesage d'Auteuil.

M. Ch. Liénard, arrivant en tête de la liste des propriétaires gagnants en obstacles en 1902, avec 595.387 fr., et le gentleman-rider G. Bisson.

L'étalon Clairon (par Wellington et Aida par Hermit), qui a produit le cheval tenant la tête des chevaux gagnants : Gratin, vient en troisième rang avec 288.510 fr.; il s'était maintenu en tête pendant toute la première partie de l'année ; l'an dernier, il s'était classé assez loin avec 74.491 fr., mais en plat ses produits avaient gagné 144.212 fr.

Ensuite viennent : Krakatoa, 150.139 fr. ; Miroir de Portugal, 146.116 fr.; Caballero, 135.825 fr., Roitelet, 133.043 fr.; Upas, 124.212 fr.; Border Minstrel, 120.780 fr.; Le Pompon, 119.996 fr.; Médaillon d'Or, 109.750 fr.; Barberousse, 101.401 fr., etc.

On remarquera combien la lutte a été chaude entre les trois étalons de tête. Ce n'est qu'à l'automne que Saint-Damien dépassa Clairon, et la prime paraissait acquise à l'étalon de M. Gaston Dreyfus, dont les produits Laura et Dampierre étaient très bien placés; mais voilà que la victoire de Killarney, dans le Prix de la Croix de Berny, celles de Touche-à-tout et Lydia firent passer Chalet au premier rang. Enfin Saint-Damien profita de

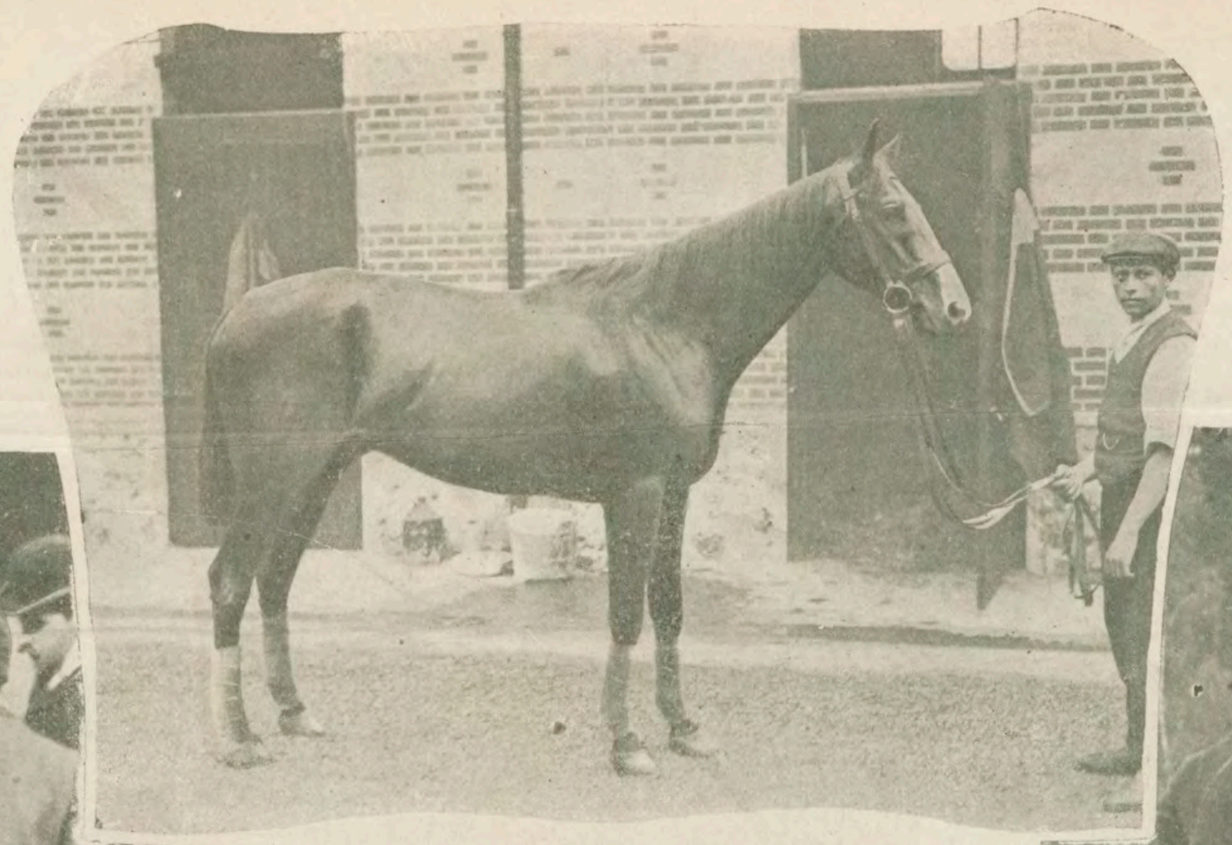


(Cliché Dubosq.)

***Gratin*, par Clairon et Glaneuse, premier de la liste des chevaux gagnants en 1902, avec 222 050 fr. Propriétaire, Mme Ricotti. Entraîneur, J. Count.**

la dernière réunion dans la région du Nord et des annulations des dernières épreuves d'Auteuil par suite de la gelée, pour reprendre la tête, grâce à la victoire de Laura dans le Prix Nestor à Enghien ; enfin les courses disputées à Pau consolidèrent sa situation, sans ajouter à ses gains des sommes importantes.

M. Gaston Dreyfus, qui possède le haras du Perray, près de Rambouillet, haras que nous ferons prochainement visiter aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*, ayant déjà touché cette année 7.170 f. de primes, son gain est porté de ce fait à 17.170 fr., et cela le classe un peu avant le comte Le Marois qui tient la tête des éleveurs gagnants.



Verdi, par aballero et Vera II, second de la liste des chevaux gagnants en obstacles en 1902, avec 113.525 fr. Propriétaire, M. Wysocki. Entraîneur, M. Ruddock.

Au Pesage de Saint-Ouen.

Mme Ricotti, propriétaire de Gratin, arrivant 3e sur la liste des propriétaires gagnants en obstacles en 1902, avec 247.879 fr., somme due presque exclusivement aux victoires de Gratin, avec son entraîneur J. Count et son jockey.

Au Pesage d'Auteuil, avant le Grand Steeple-chase de Paris.

M. Wysocki, propriétaire de Verdi, quatrième de la liste des propriétaires gagnants en 1902, avec 200.179 fr., avec son entraîneur Ruddock et son jockey Alb. Johnson.

Comme l'an dernier, le comte Le Marois, propriétaire du haras de Lonray, se trouve en tête des éleveurs gagnants ; mais cette année ses gains ne sont que de 16.370 fr., alors qu'ils avaient été de 25.910 fr. en 1901. N'oublions pas que Chalet a joué un rôle important dans la dernière campagne, puisqu'il est le père de Maximum.

Le comte Le Marois est suivi sur la liste des chevaux gagnants avec 13.330 f. par M. Chedeville, qui possède un haras en association avec M. Corbière, maire de Nonant-le-Pin et éleveur de chevaux trotteurs. C'est chez M. Chedeville qu'est né Verdi, le concurrent malheureux du veinard Gratin dans le Grand Steeple-chase de Paris ; puis viennent le comte de Berteux, avec 11.375 f. obtenus par de nombreux vainqueurs ; Mme de Paumulle et M. G. Ledat, les éleveurs de Résidant, 10.100 fr. ; M. Ducuron, l'éleveur de Veinard, 10.050 fr. ; M. de Beauregard, l'éleveur de Gratin, 10.000 fr., etc., etc.

Les éleveurs de chevaux de courses appartiennent à deux catégories : il y a le simple éleveur et l'éleveur-propriétaire. Le premier est plutôt un grand fermier

(Cliché Ogereau.)

Collier, 2e de la liste des jockeys gagnants en obstacles en 1902.

L'éleveur-propriétaire possède, lui, près de son écurie d'entraînement, un haras où il réserve un certain nombre de poulains et pouliches dont il fait des étalons et des poulinières après leur carrière de course. Si nous remontons à quelques années en arrière, nous retrouvons dans la liste des propriétaires gagnants en obstacles quelques-uns de ceux dont les couleurs brillent encore sur le turf. Ainsi, en 1895, c'est M. Aumont qui tient la tête avec 26.815 fr. : puis viennent M. le vicomte d'Harcourt, 19.990 fr., et MM. A. Lupin, 11.685 fr. ; Ed. Blanc, 9.230 fr. ; le marquis de Castelbajac, le marquis de Tracy, etc., le comte Le Marois n'occupe que le douzième rang. Voici du reste la liste des étalons dont les produits ont gagné en France les sommes les plus élevées en courses d'obstacles depuis 1892 : 1892 : Saxifrage par Vertugadin et Slapdash (par Annandale) à M. P. Aumont, cette année il est au 113e rang avec 10.816 fr. ; 1893 : encore Saxifrage ; 1894 : Grand Master par Kingkraft et Queen Bertha (par Kingston) à M. A. Fould, 21e cette année avec 71.057 fr. ; 1894 : Bay Archer par Toxophilite et Flurry (par Melbourne) à l'État, 64e cette année avec 25.052 fr. ; 1896 : encore Bay Archer ; 1897 : de nouveau Grand Master ; 1898 : Soliman par Le Destrier et Stockhausen (par Stokwel) au baron Finot ; Soliman ayant su réunir un lot de bonnes poulinières ayant affirmé leurs qualités en épreuves publiques ; le plus souvent il ne possède point d'étalon, et se contente d'envoyer ses poulinières aux haras particuliers et surtout aux haras de l'État, où il peut choisir ses montes parmi les nombreux étalons de l'administration, et mêler ainsi le sang de races célèbres.

M de la Haye-Jousselin, vice-président de la Société des Steeple-chases de France. qu'il présidait depuis la maladie du duc de Talleyrand.

(M. de la Haye-Jousselin vient de mourir la semaine dernière.)

M. Lallement, secrétaire general de la Société des Steeple-chases de France, se rendant à l'enceinte des propriétaires de l'hip podrcme d'Auteuil.

ne figure pas cette année dans la liste des étalons dont les produits ont gagné plus de 5.000 fr.; enfin, en 1899, 1900, 1901, c'est Chalet qui a tenu la tête, ainsi que nous l'avons dit.

C'est le vainqueur des deux grands steeple-chases de Paris et de Nice, le vieux et courageux Gratin, fils de Clairon et Glaneuse, qui arrive en tête des chevaux gagnants avec un total de 222.050 f. Fait à remarquer : s'il est fils de Clairon, il est petit-fils du côté maternel de Verdun, un autre étalon dont les produits ont toujours montré une remarquable aptitude pour les obstacles. Verdi arrive second, assez loin derrière, avec 113.525 fr.: sans le malheureux accident survenu dans le Grand Steeple au cheval de M. Wysocki, cet excellent fils de Caballero et de Vega II aurait occupé le premier rang.

Viennent ensuite Bébé par Roitelet et Bégonia, vainqueur de la grande course de haies; Veinard par Médaillon d'Or et Vice-Reine, qui s'est affirmé à l'automne comme le meilleur de nos steeple-chasers; Résidant, un Saint-Damien, et Killarney, un Chalet.

Comme l'année dernière, c'est M. Ch. Liénart qui arrive en tête des propriétaires gagnants avec un total de 595.387 fr. L'année passée, en 1901, ses gains avaient été de 612.220 fr.

Après M. Ch. Liénart vient, cette année, M. Ed. Archdeacon, qui gagne 287.720 fr., alors que l'année passée il n'avait touché seulement que 204.973 fr. M. Archdeacon, en 1901, était 3e sur la liste, précédant le baron Roger.

L'entraîneur Lucien Robert. M. Longfils. Le comte de Chérisey.

Sur le terrain d'entraînement d'Achères.

M. le comte de Chérisey, propriétaire de Bébé, arrivant 5e sur la liste des propriétaires gagnants en obstacles en 1902, surveillant le travail de ses chevaux.

F. Hall, 3e de la liste des jockeys gagnants en 1902.

Bien qu'elle ait gagné le Grand Steeple-Chase d'Auteuil, Mme Ricotti n'arrive qu'au troisième rang, avec un total de gains de 247.879 fr., somme due presque exclusivement aux victoires de Gratin. En 1901, elle n'avait gagné que 75.000 francs.

Au quatrième rang se classe M. I. Wysocki avec 200.179 fr. M. Wysocki aurait obtenu un chiffre beaucoup plus élevé sans le malheureux accident de Verdi, accident qui a mis fin, pour l'année du moins, à la carrière qui s'annonçait si bien de ce remarquable steeple-chaser.

Viennent ensuite MM. le comte G. de Cherisey, 186.159 f., qui doit une bonne partie de ses gains aux victoires de Bébé; G. Ledat, 137.678 fr. : comte de Clermont-Tonnerre, 122.037 fr.; G. Braquessac, 121,287 fr. ; D. Guestier, 115.846 fr.; baron M. de Waldner, 108.005 fr.: comte de Mejorada, 94.745 fr. ; E. Fischhof, 93.868 fr. ; E. Thiébaux, 89.624 fr. ; Gaston Dreyfus, 87.258 fr.; E. Guyot, 80.706 f.; L. de Romanet, 70.571 fr.; A. Poullier, 63.221 fr.; A. Veil-Picard, 54.437 f.; comte L. de la Boutetière, 52.521 fr.; E. Bouchy 51.075 fr.; J. Stern, 50.658 fr., etc.

Si nous remontons à l'année 1893, c'était M. Ledat qui arrivait en tête avec 436.100 fr. de gains; puis venaient MM. R. Lebaudy, 375.807 fr. ; Holtzer, 239.908 fr.; baron Finot, comte de Bouillé, Wysocki, Sam Owens, etc.

Nécessairement, M. Ch. Liénart arrivant en tête des propriétaires gagnants, c'est son jockey Chapman qui arrive en tête des jockeys vainqueurs avec 58 montes gagnantes sur 211 montes totales, ce qui donne une moyenne merveilleuse d'un peu plus d'une victoire pour quatre montes.

Chapman est suivi sur la liste des jockeys gagnants par Collier, qui arrive second avec 42 victoires sur 222 montes totales. En troisième rang arrivent, *ex-æquo*, Ch. Bariller et Hall avec 41 victoires, le premier sur 237 montes, le second sur 156.

Puis viennent : Gildon, 37 ; Albert Johnson, 33; Wrigt, 32 ; Hart, 30 ; G. Brown et Holt, 28; F. Bates, 27 ; A. Clay, 26, etc.

Quelques-uns des jockeys d'il y a huit ans ont encore bon œil et bonne cravache; le meilleur de l'année 1895 s'est tué : c'était Boon, qui, sur 199 montes, comptait 60 victoires; puis venaient J. Barker, 40 victoires sur 164 montes; A. Roberts, Collier, Newby, qui avait une des plus belles proportions, 83 montes, 32 victoires; W. Weech, A. Johnson, F. Morris, etc., etc.

Le Bulletin officiel est muet sur les entraîneurs; cette statistique eût été cependant intéressante à connaître.

Si nous examinons maintenant la situation des

Bébé, par Roitelet et Bégonia, troisième de la liste des chevaux gagnants en obstacles en 1902. Propriétaire, le comte de Chérisey, Entraîneur, Gravenor.

M. Ed. Archdeacon, député de la Seine, arrivant second sur la liste des propriétaires gagnants en obstacles en 1902, avec 287.720 fr., et son jockey Ferrès.

sociétés, nous trouvons qu'à Auteuil il y a eu quarante réunions, quatre ayant été annulées pour cause de gelée ; on a constaté comme entrées : au pesage, 45.500 hommes et 21.200 dames ; au pavillon, 70.998 sportsmen des deux sexes et 756.813 piétons sur la pelouse, où il est entré aussi 1.341 voitures. Le total général des entrées a donc été de 894.531, donnant 2.200.000 francs de recettes en chiffre ronds.

Quant au pari mutuel, il a encaissé 57 millions.

La Société des Steeple-chases de France a offert en prix à Auteuil 2.249.525 francs; elle a distribué en province 795.020 francs, dont 342.945 en primes à l'élevage ; 1.935 chevaux se sont présentés pour disputer ces prix.

Les chutes en 1902 ont été assez peu nombreuses ; plusieurs réunions se sont passées sans accident; du reste, depuis quatre ans, nous n'avons eu à enregistrer qu'une seule chute mortelle à Auteuil, celle de Boon. Sur près de 700 chevaux ayant franchi la rivière des tribunes, 87 seulement ont fait panache ; il est vrai de dire que cette année des modifications ont été apportées à cette rivière, et c'est sans doute cette circonstance qui nous a valu moins de chutes. Le nombre des culbutes en haies a été aussi moindre que les années précédentes. En effet, en 1901, 1.865 chevaux s'étaient présentés dans les diverses épreuves, et on a constaté 262 chutes. Dans les épreuves de steeple comprenant le saut de la rivière des tribunes, sur 604 chevaux ayant couru, 154 ont culbuté, dont 115 à cet obstacle ; quant aux parcours de steeple dans lesquels la rivière ne devait pas être franchie, il y a eu 45 chutes pour 362 concurrents ; en haies, 63 chevaux sur 879 ayant couru sont tombés.

La Société du demi-sang ne donne plus d'épreuves d'obstacles qu'à Vincennes ou en province.

Elle a donné en prix :

M. de Chazelles, starter de la Société des Steeple-chases de Paris, se rendant au poteau du départ.

A Vincennes (7 réunions mixtes).....	98.000 fr.
Caen (août et sept.).....	3.000 —
Cabourg (août).....	4.600 —
Deauville (21 août).....	1.200 —
Le Pin (21 sept.).....	6.100 —

Soit un total de 112.900 francs.

Cte Sampiari

G. Ledat. R. Ruddock.

M. G. Ledat, propriétaire de Résidant, qui arrive au 6e rang sur la liste des propriétaires gagnants en obstacles en 1902, avec 137.678 fr., et quatrième de la liste des éleveurs avec 10.050 fr.

***Killarney*, par Chalet et Contrebande, sixième de la liste des chevaux gagnants en 1902 Propriétaire, M. Liénart. Entraîneur, Ch. Carter.**

M. Braquessac.

Pendant le défilé des chevaux à Auteuil.

M. Braquessac, huitième sur la liste des propriétaires gagnants en obstacles en 1902, avec 121.287 fr.

234 chevaux se sont présentés à Vincennes dans les épreuves d'obstacles.

La Société sportive d'Encouragement est également dans une situation des plus prospères : elle a deux hippodromes d'obstacles : Saint-Ouen et Enghien, Maisons-Laffitte étant exclusivement réservé aux épreuves de plat.

Saint-Ouen n'a ouvert ses portes que 18 fois, l'hippodrome est resté fermé une partie de l'année pour cause de transformation complète :

C. Ruckstuhl, Sc

L'entraîneur de M. G. Ledat, A. Holt et son fils H. Holt, 9e de la liste des jockeys gagnant en obstacles en 1902.

737 concurrents ont disputé 108 courses. On a relevé 139.639 entrées : 12.609 au pesage et 127.020 sur la pelouse. Le pari mutuel a fait 16.105.545 fr. d'affaires : au pesage 574.240 et pelouse 10.531.305.

Par suite de la fermeture de Saint-Ouen, Enghien a bénéficié de 23 journées de courses et de 138 épreuves qui ont réuni 1.208 partants. Au pesage, il y a eu 18.957 entrées et sur la pelouse, 104.708. Le pari mutuel a donné 15.242.935 fr., soit 5.979.920 f. au pesage et 9.263.015 f. à la pelouse.

Pour ces 78 réunions, où 4.165 chevaux ont couru, la Société sportive d'Encouragement a eu 458.970 visiteurs, faisant entrer dans la caisse du pari mutuel 64.905.925 francs.

La Société sportive d'Encouragement a attribué en 1902 pour les courses d'obstacles 1.300.000 f. de prix et 17.000 fr. de primes aux éleveurs.

La Société de Sports de France, dont les réunions sont mixtes, ne figure dans le calendrier sportif que pour vingt réunions. Elle a reçu au pesage de Colombes 8.078 hommes et 2.532 dames ; 97.167 piétons ont été constatés sur la pelouse. Il a couru sur cet hippodrome, en épreuves plates 470 chevaux et en obstacles 630.

Le chiffre du pari mutuel s'est élevé à 13.253.405 francs; la Société a donné en prix 565.000 francs à Colombes, et à la province 56.000 francs. Le montant des primes à l'élevage a été de 4.000 francs.

FRANC-PICARD.

Une Ascension d'hiver à Chamonix

Depuis quelque temps, la « saison » de Chamonix, qui, jadis, ne durait guère que de juin à octobre, se poursuit presque toute l'année sans interruption. L'été, c'est le long défilé des voyageurs de tous pays qui passent, sans guère s'arrêter plus de quelques jours. L'hiver, c'est la réunion d'Anglais surtout qui viennent « luger » sur ses pentes couvertes de neige, et l'apparition des alpinistes les plus convaincus. Les photographies que nous donnons ici ont été prises lors d'une ascension récemment effectuée au Brévent (2 525 mètres) et au Belvédère (2 966 mètres) deux des principaux sommets de la chaîne des Aiguilles-Rouges, qui borde au nord-ouest la vallée de Chamonix, par des membres parisiens du Club-Alpin.

Le glacier du Géant au mois de septembre.

◔ ◔ ◔

Depuis que le soleil a commencé à pâlir avec l'automne commençant, l'aspect de Chamonix a changé jour par jour. Peu à peu, l'Arve a ralenti son cours, et on ne voit presque personne s'arrêter sur le petit pont, pour voir miroiter les reflets de ses eaux grisaillées roulant sur les cailloux, car c'est presque un filet qui sort maintenant du pied de la mer de glace; devant le grand géant blanc, la bise empêche les longues stations admiratives des voyageurs plus rares; tout à l'entour, les chalets vides sur les pentes herbeuses jusqu'à 1 800 mètres, sont couverts d'une couche de neige qui les cache tout entiers, et que seule une tuile posée sur le haut de la cheminée empêche de pénétrer dans l'intérieur; là, le maigre mobilier et les quelques pièces de vaisselle sont restés, enfouis sous la neige jusqu'au printemps prochain, où les clochettes des vaches tintinnabuleront de nouveau dans l'herbe verte: et sur les forêts de sapins, dans des glissières maintenant glacées, les longs corps des sapins, dépouillés de toute branche, descendent en une fuite vertigineuse.

C'est le moment où tout ce coin de Chamonix est le plus prenant : là haut, les sommets blancs ou noirs ne se détachent plus sur un fond d'azur lumineux, ils sont limités par un ciel mi-sombre ; mais la montagne reste, la vraie montagne toute blanche qu'en été on s'étonne parfois de trouver si haute sans neige ni glace. C'est alors avant qu'elle « fonde », suivant une expression du pays, remplissant les lits de l'Arly, de l'Arve ou du Giffre, et faisant de nouveau jaillir les cascades, que les alpinistes les plus acharnés aiment à venir l'« attaquer ».

Je reproduis ici, dans sa simplicité, le bref récit qui m'est communiqué :

« Dix-sept alpinistes quittent Cha-
« monix à 5 h. 45 du soir à destina-
« tion du Belvédère (2 966 m.), accom-
« pagnés de cinq guides. La neige est
« assez molle dans les prairies décou-
« vertes de la montée, mais bientôt,
« sous les sapins, son épaisseur dimi-
« nue. La nuit vient et l'on allume les
« lanternes. La procession, vivement
« illuminée, atteint la Flégère
« (1 877 mètres) à 9 heures 35. On
« soupe longuement, on se couche
« laborieusement, faute de lits, dans
« des couvertures roulées. A 3 heures
« du matin, en route pour le Belvé-
« dère. Les étoiles brillent d'un éclat
« extraordinaire.

« Entre la Flégère et le Belvédère,
« un chainon rocheux descend des
« Aiguilles-Crochons vers la vallée
« de Chamonix. Il faut remonter à
« gauche, le long de ce chaînon,
« pour aller la franchir dans une
« dépression qui s'ouvre en haut
« d'un couloir de neige assez raide
« à sa partie supérieure. De là, les
« alpinistes gagnent, par un plateau
« de neige, un petit col dans
« l'arête, entre les Aiguilles-Rouges
« et le Belvédère. Il n'y a plus qu'à
« suivre cette crête jusqu'au som-
« met, tantôt sur les rochers, tantôt
« sur la neige. Certains passages de
« rochers sont assez escar-
« pés, notamment au petit
« col même, où l'on débute
« par une grimpade verti-
« cale de plusieurs mètres.
« En outre, le verglas en
« a glacé quelques parties.
« Aussi la corde est-elle
« utile.

« Le sommet est atteint
« à 10 heures et quart. La
« vue est très belle et très
« claire. Elle s'étend d'a-
« bord sur le massif du
« mont Blanc, le massif
« des Aiguilles-Rouges, le
« Buet, la chaîne des Ara-
« vis, puis sur les monta-
« gnes plus lointaines de
« la vallée du Rhône. Le
« Weisshorn apparaît
« nettement.

« La descente s'effectue
« par le col du Belvédère
« qui s'ouvre au nord-est
« du sommet à une assez
« grande profondeur.
« Elle est raide au dé-
« but et doit être faite à
« reculons, en enfonçant
« piolet et bras gauche
« dans la neige. Heureu-
« sement celle-ci est à la
« fois molle et solide. Ar-
« rivée à la Flégère à 2 heu-
« res et demie, à Chamonix à 5 heures trois quarts.

« Le lendemain, ascension du Brévent (2 525
« mètres). Les alpinistes quittent Chamonix à
« 9 heures trois quarts et atteignent Plan-Praz à
« 1 heure et demie. Après une halte d'une heure, ils
« pénètrent dans la cheminée du Brévet toute
« remplie de neige, et dominent le sommet à
« 3 heures 55 minutes. Le ciel, malheureusement,
« couvert en quelques parties, ne permet pas à la
« vue de s'étendre. La descente s'opère par Bel-
« Achat. A 6 heures 10 minutes, les alpinistes
« rentrent à Chamonix. »

Courses folles, pensent tous ceux qui ne connaissent pas la montagne. Et de fait, l'alpinisme est un sport parfois douloureux, mais on s'énivre de cette douleur même lorsqu'une fois on l'a éprouvée.

(Clichés Sauvage.) André Foucault.

La descente du Belvédère en hiver. Une halte.

La Dent du Géant au mois de Septembre.

La baronne d'Herpent et ses chiens à Gennevilliers.

Au chenil du refuge de Gennevilliers, fondé par l'Assistance aux animaux.
Ce refuge a été fondé à l'aide d'une souscription ouverte par le New-York Herald.

La visite de l'interne à l'établissement de Gennevilliers.

L'Assistance Publique des Bêtes

LE REFUGE DE L'ASSISTANCE AUX ANIMAUX

« Qui aime les bêtes, aime les gens. » Ceci est presque une vérité de La Palisse, et cependant, en France, il a fallu arriver à la première année du vingtième siècle pour créer ce que j'appellerai l'Assistance publique des bêtes. Bien qu'il existe chez nous, depuis de longues années, une « Société protectrice des animaux », ce n'est pas à elle que nous sommes redevables de ce progrès, mais à la Société de « l'Assistance aux animaux ».

✣ ✣ ✣

Il y a déjà des années que je connais le dévouement et la sollicitude pour les chiens et les chats de cette « sœur de charité » des bêtes : Mme la baronne d'Herpent. Souvent, je suis allé lui rendre visite, soit à son modeste, mais combien utile refuge de la route de la Révolte, soit à son domicile de Levallois-Perret, où elle recueillait aussi les abandonnés et les malades des races canine et féline. Que de fois cette brave et digne baronne ne m'a-t-elle pas dit : « Hélas ! un jour je serai forcée d'abandonner nos orphelins. Ça coûte de l'argent, l'entretien de tout ce petit monde : la Société protectrice des animaux ne m'accorde qu'un maigre subside, et il ne me reste plus que quelques valeurs, dernières épaves de ma fortune ; enfin, je donne des leçons, je travaille avec acharnement, et, heureusement, quelques dames de la société américaine veulent bien s'intéresser à mon œuvre ; cette année encore, nous pourrons vivre ; mais l'an prochain ! » Autant que je le pouvais, je recommandais aux amis en quête d'un chien ou d'un chat le refuge de la baronne d'Herpent, et tous ceux qui l'allaient visiter ou qui trouvaient l'animal à leur convenance laissaient une petite pièce pour « l'entretien de l'œuvre ».

J'avais essayé d'intéresser à ce refuge le président de la Société protectrice des animaux, qui était alors M. Uhrich ; mais M. Uhrich était... emballé sur les courses de taureaux, il en voulait aux toréadors, aux picadors et surtout aux spectateurs des arènes de Nîmes, de Béziers, de Bayonne ou de Roubaix.

Les chiens et les chats ne l'intéressaient que médiocrement ; cependant, encourager une œuvre comme celle de la baronne d'Herpent, c'était éviter à des milliers de chiens le supplice et les brutalités de la fourrière.

Le lavage des puppies.

Enfin, d'anciens adhérents de la S. P. A., des amis des chiens et des âmes compatissantes aussi bien aux malheurs des bêtes qu'à ceux des hommes, eurent l'idée de créer l'Assistance publique des bêtes, une sorte de société de bienfaisance pour les animaux. Parmi les fondateurs, au premier rang se trouve un vétérinaire distingué de Paris, M. Lépinay, qui se consacra entièrement à cette « Société d'Assistance aux animaux ».

Voici quelle est sa mission :

1° Accorder des secours aux personnes indigentes prenant bien soin des animaux qu'elles possèdent ;

2° Faire soigner les animaux malades de ces mêmes personnes ;

3° Secourir et hospitaliser les errants, les abandonnés, les infirmes ou les vieux animaux ;

4° Faire mourir avec ménagement ceux dont la vie douloureuse, ne pouvant être qu'un long martyre, doit absolument être abrégée ;

5° Ouvrir des cliniques, des dispensaires, des refuges, des hôpitaux pour animaux ;

6° Créer, en province et à l'étranger, des groupes, sortes de bureaux de bienfaisance patronnés et dirigés par la société mère ;

7° Aider les sociétaires dans la recherche d'animaux perdus ;

8° Placer les animaux qui lui sont abandonnés tout en continuant à les surveiller et à s'assurer qu'ils sont bien traités ;

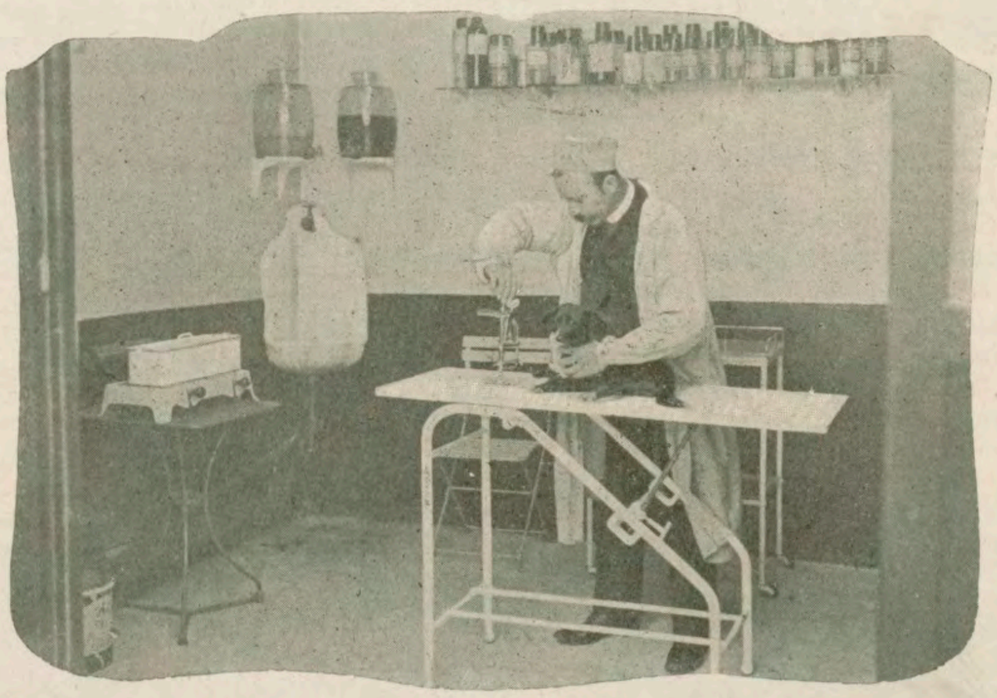
9° Établir sur la voie publique un service de surveillants secouristes chargés, *non seulement de réprimer les cruautés, mais aussi de secourir les animaux en danger, blessés ou tombés* ;

10° Encourager tout ce qui peut améliorer le sort des animaux, et récompenser les actes de protection et d'assistance ;

11° Propager les idées de protection et d'assistance, au moyen de conférences, brochures, publications, etc., etc.

Le refuge de l'Assistance aux animaux, à Gennevilliers.

Dès la première année, les cotisations affluèrent, et non seulement les cotisations des membres actifs, mais celles des bienfaiteurs ; parmi ces derniers, notre éminent confrère du *New York Herald*, M. Gordon Bennett, qui seul, ou presque, prit à sa charge la création d'un « chenil-refuge » sur le modèle de ceux qui existent en Amérique ou en Angleterre. Et ce fut Mme la baronne d'Herpent qui prit la direction de ce refuge, qui recueille non seulement les chiens et les chats, mais les oiseaux, les chevaux, les chèvres, etc., abandonnés ou perdus. C'est à Gennevilliers, au 124 de la rue du Moulin de la Tour, qu'est situé ce refuge, très bien installé, une force qui rend de réels services. Je ne vais point donner à nos lecteurs des renseignements sur le fonctionnement de cet établissement, ni leur dire ce qu'a déjà fait pour les bêtes l'Assistance aux animaux ; ils n'ont qu'à s'adresser au siège provisoire de la Société, 36, rue Vaneau, à mon excellent confrère Lépinay, qui leur enverra brochures et comptes rendus des assemblées dernières ; s'ils en ont le loisir, qu'ils aillent visiter la Fondation Bennett, le refuge de Gennevilliers : ils en reviendront fervents adeptes de l'Assistance aux bêtes, s'ils ne le sont déjà.



La salle d'opérations au refuge de Gennevilliers.

La Société protectrice des animaux a été piquée au vif et, stimulée par l'Assistance aux animaux, elle aussi a voulu avoir son refuge, — il est vrai que M. Uhrich a été remplacé dans ses fonctions de président par M. A. Coutant, grand ami de tous les animaux, sans exception, — et nous voici presque sur le même pied que les grandes villes de l'étranger.

Il n'y a que la fourrière qui a perdu, et ces messieurs en sont désolés ; aussi, dans certains quartiers de Paris, des commissaires de police canophobes font-ils faire la chasse aux chiens, pour pouvoir offrir aux vivisecteurs — dont la fourrière est la grande pourvoyeuse — de pauvres victimes.

Non pas une fois, mais dix fois, il m'est arrivé de sauver du martyre de pauvres toutous pourchassés par les agents de la Préfecture. Voici comment ils opèrent : un agent en civil — malgré la jaquette ou la blouse, il est difficile de ne les point reconnaître — arpente le matin entre 8 et 9, ou le soir entre 7 et 8, les rues un peu désertes de certains quartiers ; à la main, il tient une sorte de lasso en fil de fer et dès qu'il aperçoit un chien que son maître ne surveille pas, il lui lance son lasso et l'emmène au commissariat ; derrière lui, à quelques pas, se tient toujours un agent en tenue ; car cette râfle de chiens est illégale, et les deux hommes opèrent en se cachant comme des malfaiteurs. J'ai eu l'occasion d'entretenir de ce fait un haut fonctionnaire de la Préfecture, qui m'a répondu qu'à la rigueur on pouvait pour râfler ainsi les chiens, s'appuyer sur un vieil arrêt datant de 1852 ; mais cet arrêté est tombé en désuétude, et le commissaire de police du quartier, ou même le Préfet de police, devrait le rappeler par voie d'affiches et prévenir les propriétaires de chiens d'avoir à les tenir en laisse pendant une période déterminée ; c'est, du reste, ainsi que cela se pratique dans la banlieue parisienne ou en province, lorsqu'un cas de rage a été signalé. De plus, les chiens sont des contribuables, on devrait donc avoir pour eux des égards que l'on n'a nullement ; et si vous voulez râfler les chiens, supprimez la taxe. Il faudrait que l'on adoptât, comme l'ont déjà fait certaines villes de province, de banlieue et de l'étranger, une sorte de médaille servant à la fois de quittance du paiement de la taxe et d'immatriculation des chiens ; dans ce cas, la police aurait le droit et même le devoir de s'emparer des chiens errants pour lesquels les propriétaires auraient négligé d'acquitter l'impôt ou les auraient abandonnés.

Et puis, les chiens même errants ne sont réellement dangereux que la nuit ; c'est la nuit que les agents devraient s'emparer des chiens, et je serais le premier à les applaudir et à les encourager.

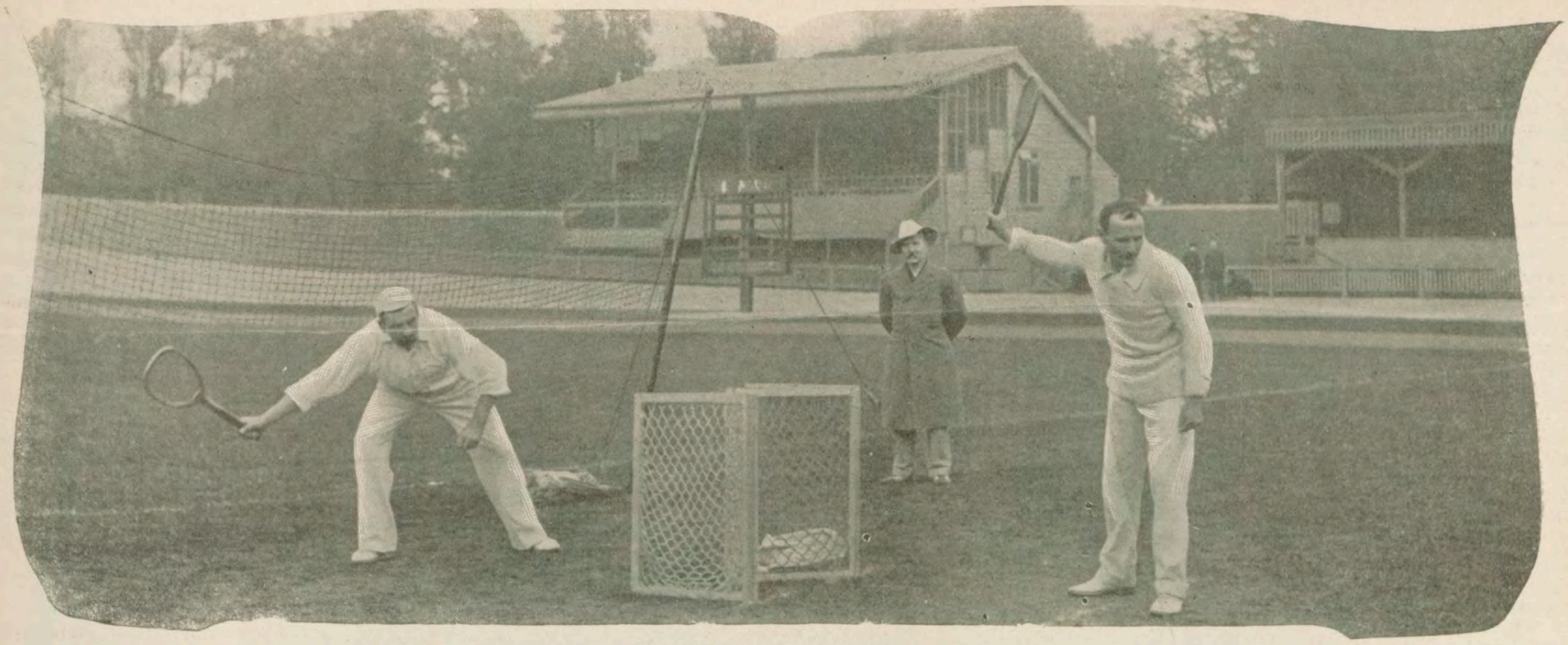
S'il arrive à un de nos lecteurs parisiens de rencontrer un matin, ou à la tombée du soir, un de ces agents au lasso, qu'il le suive et, au moment où il veut s'emparer d'un chien, qu'il le menace d'une plainte pour vol : l'agent lâchera le chien et s'en ira tout penaud ; quant à la pauvre bête, si elle n'a pas de collier, qu'il l'envoie au chenil-refuge : elle y sera bien accueillie et trouvera dans la suite un bon maître ; au moins, vous aurez la certitude qu'elle ne sera pas disséquée vivante par le scalpel d'un vivisecteur.

On nous promet toujours la réforme de la fourrière ; ce n'est pas une réforme qu'il faut, c'est sa suppression complète et radicale, en laissant aux deux sociétés : *Assistance aux animaux* et *S. P. A.* le soin de recueillir et de ramasser les animaux abandonnés ou perdus.

Seuls les ramasseurs de chiens y perdront leurs primes. Mais, qui les plaindra ? PAUL MÉGNIN.

M. Lépinay, secrétaire général de l'Assistance, aux animaux et son colley favori.

Les chats de Gennevilliers.



Le Vigoro au Crystal-Palace.

M. Eustace Miles se préparant à faire un « drive » sur une balle coupée. M. F.-L. Rawson est derrière le guichet. L'arbitre est M. J.-Géo Grant, l'inventeur du jeu. Des filets placés en arrière des guichets, à volonté, rendent la partie encore plus rapide.

Le Jeu de Vigoro

« Plus vite que le cricket et moins dangereux que le football », ainsi a été synthétisé par un de nos confrères d'outre-Manche, particulièrement autorisé, le Vigoro, ce nouveau jeu en faveur chez nos voisins d'outre-Manche. Du train dont marche le sport en France, il n'y aurait rien d'étonnant à voir, un de ces matins, lawn-tenniseurs et cricketeurs parisiens, réduits au fâcheux repos, l'adopter avec enthousiasme. A quand le premier match entre l'Albion Cricket-Club et la Société de Sports de l'Ile de Puteaux?

Un nouveau jeu d'hiver qui semble appelé à un réel succès, le « Vigoro », vient d'être essayé avec faveur sur le terrain londonien de cricket de Lords. Procédant du cricket par la plupart de ses règles, et se jouant la raquette à la main, il doit plaire tout à la fois aux joueurs de lawn-tennis qui ne veulent ou ne peuvent pratiquer sur les cours couverts, et à ceux de cricket qui attendent avec impatience le retour des beaux jours.

Tout comme le cricket, le Vigoro — ne cherchez pas à cette dénomination d'autre signification que *vigueur*, car il paraît que le sport en question semble demander autant de force qu'il doit en donner — se joue avec deux guichets distants l'un de l'autre de 22 yards (20m,03). La différence consiste en ceci : que les guichets, au lieu de trois piquets surmontés de deux barrettes, sont constitués par des paravents de 2 pieds 9 pouces de haut (83 centimètres et demi) et de 3 pieds de large (91 centimètres et demi) ayant la forme de la lettre M repliée à moitié, la partie supérieure de la lettre se trouvant placée vers l'intérieur du jeu. Le cadre de ce guichet est en bois et l'intérieur en filet ou en treillis. Tout comme au cricket, les batteurs sont placés devant les guichets pour les défendre, mais, au lieu de la batte, ils ont en main la raquette dont sont armés tous les joueurs.

Les règles du Vigoro sont celles du cricket, à part quelques points de détail que voici :

Le nombre des joueurs est variable, mais il est préférable de le fixer à sept, à l'entraînement. La partie est alors très animée, très « jeu d'hiver », car tous les hommes sont occupés, prenant tour à tour la place des deux batteurs. Par contre, dans les matches interclubs ou internationaux, les camps comptent douze hommes et, comme au cricket, chaque équipe joue à son tour.

Le lanceur sert la balle comme au tennis.

On ne peut prendre la balle à la main que pour la remettre en jeu, mais pour sortir le batteur il faut la recevoir de volée sur la raquette.

Si une équipe fait moitié moins de courses que l'autre, cette dernière peut, à son choix, prendre sa place ou l'obliger à continuer.

Le batteur sort quand la balle touche le guichet et reste devant. Il ne suffit pas qu'elle le touche ou l'effleure sur le côté, et roule derrière lui.

Si le batteur est atteint par la balle au-dessous de la ceinture avant qu'il l'ait touchée avec la raquette, et pourvu qu'elle ait été lancée correctement, l'arbitre, sur réclamation, doit dire « Penalty » (Pénalité) et deux points sont retirés au camp du batteur. Ce dernier sort après quatre pénalités.

Les joueurs sont à leurs places. Le lanceur prend la balle, qui ressemble à celle du lawn-tennis, un peu plus grosse pourtant et creuse, avec une enveloppe grenue comme une peau d'orange pour pouvoir la « couper » avec la raquette. Il la tape aussi fort qu'il peut vers le guichet opposé, essayant d'en atteindre la partie qui lui fait face, soit en coupant la balle avec effet à terre, comme M. F.-L. Rawson, le capitaine de cricket du comté de Surrey, soit avec effet se produisant dans l'air, comme M. E. Miles, le champion amateur de lawn-tennis.

Le point important est de servir la balle haute, de façon qu'elle attrape le guichet juste au-dessous de la partie supérieure du cadre en bois. La tête de la raquette se lève avec une certaine peine et la défense devient difficile. Par contre, si la balle est servie courte, le batteur a le temps de la voir venir, se place à sa fantaisie et l'envoie où il lui plaît, même derrière lui. S'il manque la balle, ce qui arrive fréquemment, le second lanceur l'arrête aisément, fait deux ou trois pas en avant et sert l'autre guichet. Le jeu continue ainsi très vite, car le batteur a à peine envoyé sa balle qu'il doit se préparer à en recevoir une autre.

Comme on le voit, le Vigoro demande une vitesse extraordinaire et une grande sûreté de coup d'œil. La partie jouée l'autre jour à Lords a prouvé une réelle supériorité des cricketers; les célèbres frères Doherty laissaient souvent passer la balle, tandis que MM. P.-F. Warner, D.-L.-A. Jephson et surtout Abel se faisaient souvent applaudir.

Il n'est pas indispensable d'avoir un terrain parfait. Si la balle rebondit de travers, le batteur devra déployer plus d'agilité, sachant qu'il ne risque rien, tout au contraire, du cricket, si elle l'atteint à la face.

Les commençants sont déroutés par la rapidité de retour de la balle renvoyée par les joueurs, comme on a pu le voir dans une partie disputée au Crystal Palace, entre Surrey et Middlesex. C'est ainsi que MM. Miles, Yung et Abel ont été sortis après cinq minutes de jeu. M. Abel, pour ne citer que lui, venait de renvoyer une balle courte très dure ; il n'a pas eu le temps de rentrer dans son carré avant qu'un des joueurs ne l'ait renvoyée de volée sur le guichet. Une demi-seconde s'était pourtant à peine écoulée depuis qu'il avait reçu la balle du lanceur. Il faut ajouter que les 61 centimètres de hauteur des panneaux du guichet permettent la réussite du coup de renvoi aux joueurs quelque peu expérimentés.

Il ne peut y avoir, comme au cricket, de contestation pour savoir si le batteur sort ou non, la balle devant rester devant le guichet après l'avoir touché.

Le nombre des combinaisons est aussi varié qu'au cricket. Il faut y ajouter le point additionnel de M. Bosanquet, l'excellent cricketeur de Middlesex, qui a réussi

Le Vigoro sur le terrain de Lords.

J.-T. Fennell, professeur de paume de Lords, sert; Albert Trott est au nombre des joueurs dans le champ; M. H.-L. Doherty, batteur, se prépare à recevoir la balle, M. F.-L. Rawson est à l'autre guichet. André, le professeur de paume du Queen's-Club, est derrière M. Doherty pour recevoir la balle si ce dernier la manque.

une balle très vite avec un revers. Le service américain de M. H.-L. Doherty, à Lords, où la balle saute à droite après avoir touché terre, sera utilement pratiqué. Son frère, M. R.-F. Doherty, a montré l'utilité du coupé de revers du lawn-tennis.

Le batteur peut se servir de son corps pour défendre le guichet, puisqu'il ne sort qu'après avoir risqué quatre fois ce coup. Mais chaque coup vaut, rappelons-le, les deux points en moins à son équipe.

Attraper la balle de volée constitue un des coups les plus intéressants. Pourtant, à une vingtaine de mètres, le joueur qui tient sa raquette bien rigide à un angle de 45° ne doit pas la manquer ; la balle rebondit du centre et on la garde aisément quand elle retombe.

Comme au cricket, le coup le plus difficile consiste à attraper la balle quand elle arrive au-dessus de la tête du joueur, sans que ce dernier ait le temps de se mettre de côté. Si elle tombe de très haut, il faut faire grande attention à ce qu'elle s'arrête au centre de la raquette. Les joueurs de carrière arrivent aisément ainsi à la balle morte, mais les débutants la laissent rebondir longtemps et jusqu'à son dernier tressautement, le plus petit coup de poignet pouvant l'envoyer hors de la raquette, on ne saurait dire si le batteur sera éliminé ou non.

La balle peut être jouée par le batteur tout autour du guichet.

La défense d'un guichet.

M. R. Abels a fait apprécier une surprenante rapidité. Une fois, sur un service très dur, une balle rebondissant au-dessus sa tête, il l'a renvoyée si loin qu'il a pu réussir quatre courses.

Pourtant la distance atteinte ainsi n'est pas aussi considérable qu'on pourrait le croire. La plus longue reste jusqu'à ce jour à l'actif de M. R.-F.- L. Rawson, qui a 95 yards (85 mètres environ). On croit qu'avec de l'entraînement suivi les meilleurs joueurs arriveront à 120 yards (110 mètres). Mais de telles prouesses seront rares, les lanceurs devant envoyer la balle de plus en plus vite, ce qui ne permettra pas au batteur d'utiliser toute sa force, tous ses moyens. On acquiert cette force en portant le poids sur la jambe droite placée en arrière, de façon à pouvoir lancer le corps en avant quand il s'agit de recevoir et de renvoyer la balle.

♣

Tel est le jeu de Vigoro, qui a, répétons-le, été accueilli avec grande faveur depuis les quelques semaines où il est pratiqué en Angleterre. Ajoutons que à l'instar du lawn-tennis, il présente le grand avantage de pouvoir être pratiqué par les dames. Le premier match, joué au Queen's-Club, a mis en effet en présence le marquis de Londonderry, le comte Chesterfield, le comte Howe, lord Herbert, Vane Tempert, lady Chesterfield, lady Cantelupe, lady Castlereagh, lady Edith Villiers, miss Muriel Wilson, miss Chaplin et plusieurs autres dames. On voit que le beau sexe ne boude pas le nouveau sport.

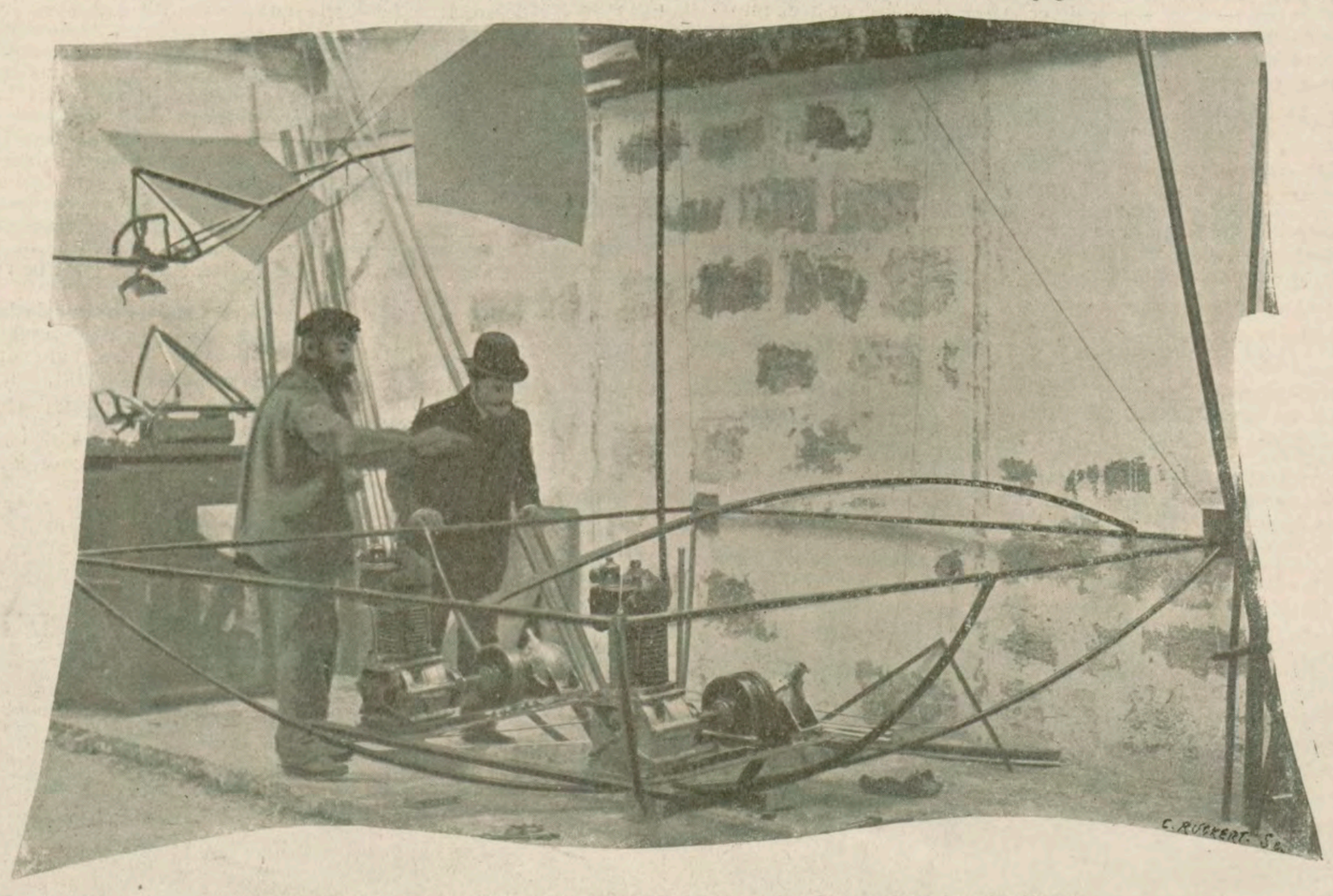
F. Fos.

L'Aéronat Quadrangulaire Mary

Chaque semaine nous vaut l'annonce d'un nouveau dirigeable qui doit laisser bien loin derrière lui, à en croire son inventeur, tout ce qu'ont fait les Santos, les Renard, les Lebaudy. Nous ne parlerons que de ceux qui ont eu, au moins, un commencement d'exécution.

♣ ♣ ♣

Nous assisterons très prochainement — sans doute dans le courant de ce mois — à de nouvelles expériences de dirigeabilité aérienne exécutées, pour la première fois, avec un ballon-automobile dont l'enveloppe, quadrangulaire, affecte la forme d'un édredon. Son auteur, M. Charles Mary, membre de l'Aéro-Club, rompt absolument avec la tradition, dirais-je la routine ? qui, depuis Robert, dès 1785, semblait exiger, pour les appareils destinés à lutter contre les courants aériens, la forme cylindrique ou ovoïde.



La nacelle. Les deux arbres moteurs qui rejoignent les deux arbres longitudinaux.

L'aéronat Mary est donc quadrangulaire, muni, à chacun de ses angles, d'une hélice. Ces quatre hélices doivent, d'après l'inventeur, assurer une stabilité, une régularité et une docilité de direction inconnues jusqu'à ce jour, tout en dispensant l'appareil d'un gouvernail. Elles sont calées deux à deux sur deux arbres longitudinaux mis en mouvement par deux arbres moteurs, au moyen d'engrenages d'angle ordinaires. Montées à la cardan, les hélices-avant peuvent prendre diverses positions au-dessus ou au-dessous de l'horizontale, et seront relevées, au départ, de quelques degrés — mouvement obtenu par un volant de commande agissant sur un système de tringles correspondant au point où l'arbre horizontal est sectionné à la cardan. L'inclinaison des hélices, plus ou moins grande, déterminera un mouvement ascensionnel plus ou moins prononcé. La descente s'effectuera par le moyen inverse.

M. Mary a cru devoir adopter cette forme toute nouvelle, car, à son avis, « les ballons cylindriques ovoïdes ou ellipsoïdes ont le grand inconvénient d'offrir au vent latéral une trop grande surface. A la moindre brise, ceux-ci dévient de leur ligne, et les virages deviennent d'une exécution très difficile, sinon impossible, le gouvernail ne constituant qu'un très faible appui. J'ai cherché, ajoute l'inventeur, à réduire le plus possible la surface latérale, et me suis arrêté à la forme quadrangulaire, quoique croyant plus parfaite encore, mais aussi beaucoup plus délicate à établir, la forme lenticulaire ».

M. Mary a l'intention formelle, après les essais préliminaires à la corde, de ne pas dépasser l'altitude de 100 mètres. Il considère l'automobile aérien, pour le moment du moins, au seul point de vue tourisme et veut diminuer le plus possible les causes de danger. Il espère atteindre une vitesse de 14 mètres par seconde.

Les premières évolutions de l'original aéronat auront pour théâtre le terrain de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux. Un hangar va être établi à la lisière de ce champ d'expériences, idéal pour les aéronautes.

Nous ne publions aujourd'hui que les photographies de la partie mécanique fort curieuse. A bientôt les clichés de l'enveloppe, du gigantesque édredon qui se termine actuellement dans les ateliers aérostatiques de

Les deux antennes vues d'arrière.

M. Lachambre, à Vaugirard. Mais nous pouvons décrire les parties essentielles dont voici les caractéristiques définitives :

La force motrice est fournie par deux moteurs indépendants de Dion-Bouton, refroidissement par eau et ailettes, d'une puissance de 12 chevaux chacun, tournant à 1500 tours. Ils peuvent même, à 1800 tours, donner 15 chevaux. Poids de chaque moteur : 62 kilos, soit un peu plus de 5 kilos au cheval.

Les hélices ont 3 mètres de diamètre ; leurs pales, une surface alaire de 80 décimètres carrés ; elles font 300 tours. C'est une articulation à rotule qui leur permet l'élévation ou l'abaissement, déterminé par le volant ret irréversible placé sous le pied du conducteur.

L'enveloppe, de 1000 mètres cubes, d'une surface de 550 mètres carrés et d'un poids de 130 kilos, est en soie du Japon. Ce quadrilatère mesure 18 mètres de longueur, 12 mètres de largeur, 7 m. 60 au maître-couple.

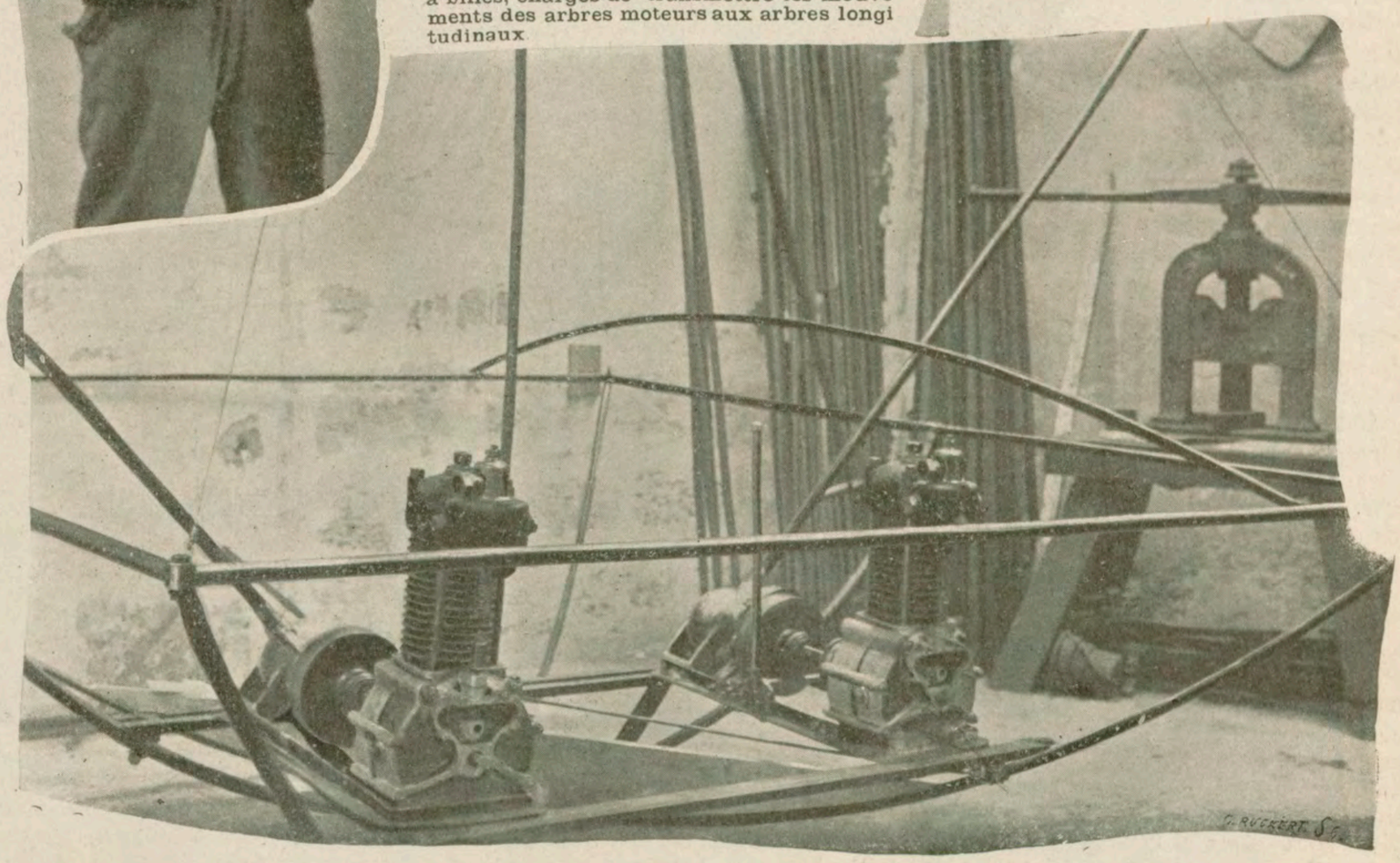
Deux arcs en bambou, liés en X, placés à l'intérieur de l'enveloppe, assurent la permanence de la forme, aidés par deux ballonnets à air, cubant chacun 60 mètres. L'air est fourni aux ballonnets par un ventilateur en aluminium mis en contact, à volonté, avec l'un des arbres moteurs.

Du point de jonction des arcs en bambou descend une forte tige d'acier retenant une nacelle quadrangulaire, en tubes d'acier, maintenue d'autre part par deux tirants d'acier de 40 millimètres de diamètre, partant de la partie médiane de l'équateur pour aboutir sous la nacelle, à la tige centrale. En outre, des cordes à piano entre-croisées ajoutent à la rigidité indispensable.

L'appareil, monté par trois personnes, pèsera de 850 à 900 kilos. Lest disponible : 150 kilos.

M. Mary désire tout d'abord, à la corde, établir un maximum de la résistance opposée par son appareil à des vents de 10, 15 et 18 mètres à la seconde.

Les engrenages d'angle, montés sur roulement à billes, chargés de transmettre les mouvements des arbres moteurs aux arbres longitudinaux



Le bâti de la nacelle et les deux moteurs indépendants.

Maintenant, afin de bien faire comprendre à nos lecteurs le fonctionnement de la partie mécanique, résumons-nous le plus clairement possible. Supposons l'aéronat au moment du départ :

Avant d'embrayer, le conducteur a soin de faire prendre aux deux hélices de l'avant une inclinaison de 25 à 30 degrés sur l'horizontale, et de les fixer au moyen de chevilles *ad hoc*. Le ballon, sollicité par la direction des deux hélices de l'avant et la poussée des deux hélices de l'arrière, suit une marche rectiligne ascendante résultant des deux forces composantes qui l'entraînent. Pour obtenir la descente, on incline les hélices de l'avant de 25 à 30 degrés au-dessous de l'horizontale, puis on les fixe avec les chevilles, et l'aéronat, obéissant à la direction de ses hélices, plonge en suivant une ligne droite dont la résultante est donnée par la composante des plans que suivent les axes des hélices d'avant et d'arrière. Pour obtenir l'évolution à droite ou à gauche, on arrête le moteur du côté où l'on veut opérer le virage. On pourrait même virer avec une plus grande rapidité en faisant tourner les hélices en sens inverse.

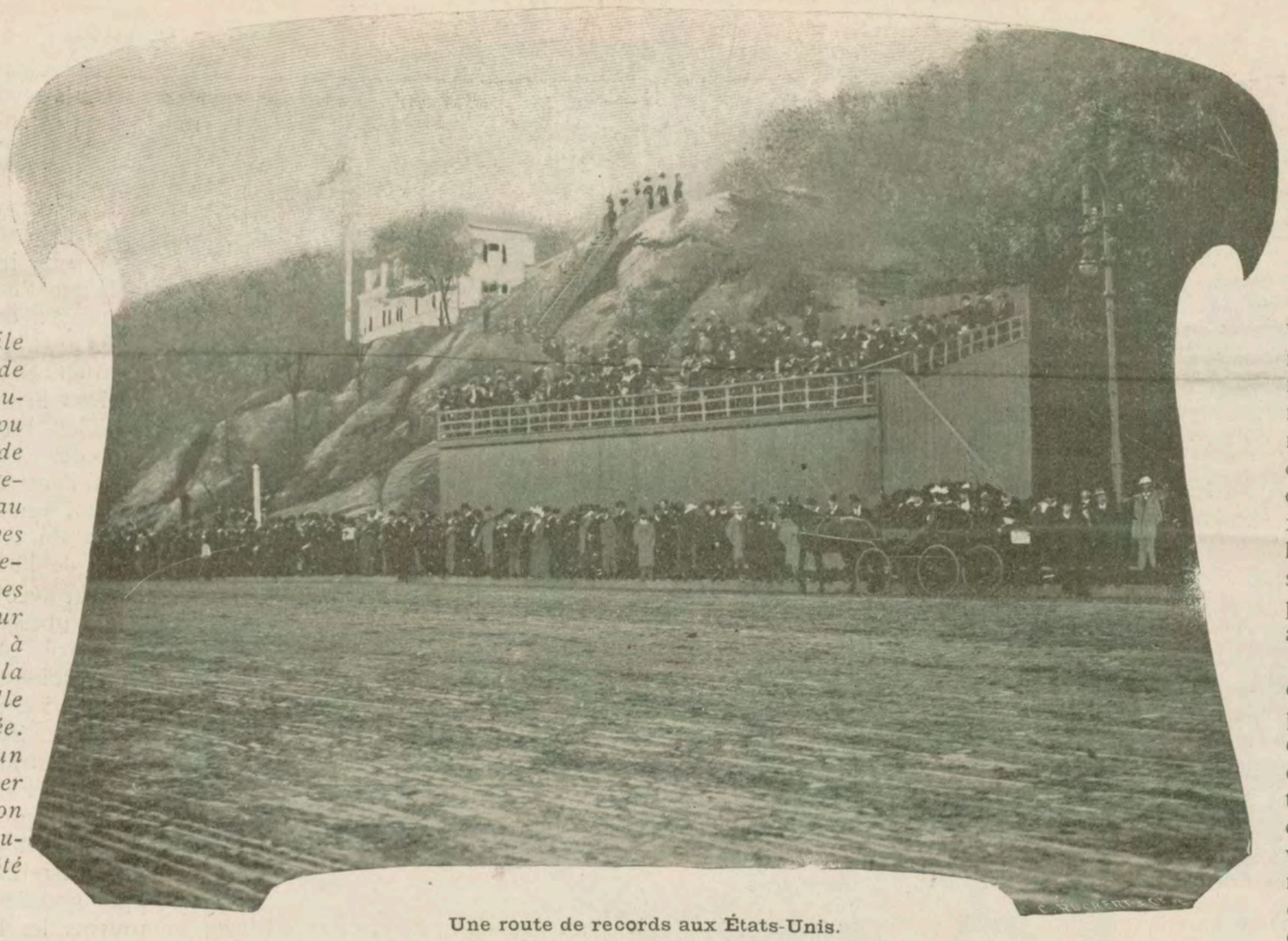
Le dispositif, tout nouveau, n'ayant pas encore été expérimenté, nous ne pouvons nous prononcer aujourd'hui d'une façon catégorique. Nous avons voulu simplement décrire un appareil conçu par un homme charmant, dédaigneux des difficultés et des sacrifices nécessités par l'entreprise, et que nous verrons bientôt, à Issy-les-Moulineaux, passer naturellement de la théorie à la pratique. Ce geste qui, certes ! n'est pas sans beauté, mérite les félicitations et les encouragements de tous. Nous voudrions être les premiers à nous acquitter de ce devoir.

FRANÇOIS PEYREY.

Routes et Chauffeurs Américains

Le sport automobile est dans une période de calme plat. Le mauvais temps a interrompu toutes les tentatives de records, qui ne reprendront guère qu'au printemps ; les épreuves provinciales ne débuteront que dans quelques jours à la Pioule, pour se continuer à Pau, à Nice et à Salon ; la grande foire annuelle des autos est terminée. Il est bon de jeter un coup d'œil à l'étranger et de voir comment on comprend la voiture automobile de l'autre côté de nos frontières.

✣ ✣ ✣



Une route de records aux États-Unis.

On se demande comment, dans de semblables fondrières, on a même pu atteindre du 90 à l'heure.

Ce fut toujours un sujet d'étonnement pour les chauffeurs français que le type général des voitures automobiles américaines.

Lorsque nous vîmes pour la première fois ces véhicules hauts, courts, ne manquant pas, il est vrai, d'une certaine élégance, mais d'une élégance qui tranchait un peu avec celle à laquelle nous étions accoutumés, ce fut en France un cri général d'étonnement, et quoique les modes américaines soient en général assez bien accueillies chez nous, cette fois, la mode ne nous vint pas de l'autre côté de l'Atlantique, et l'on ne vit guère de voitures de type américain, en dehors des villes.

C'est qu'en effet la voiture automobile américaine est et ne peut être qu'un pur véhicule de ville.

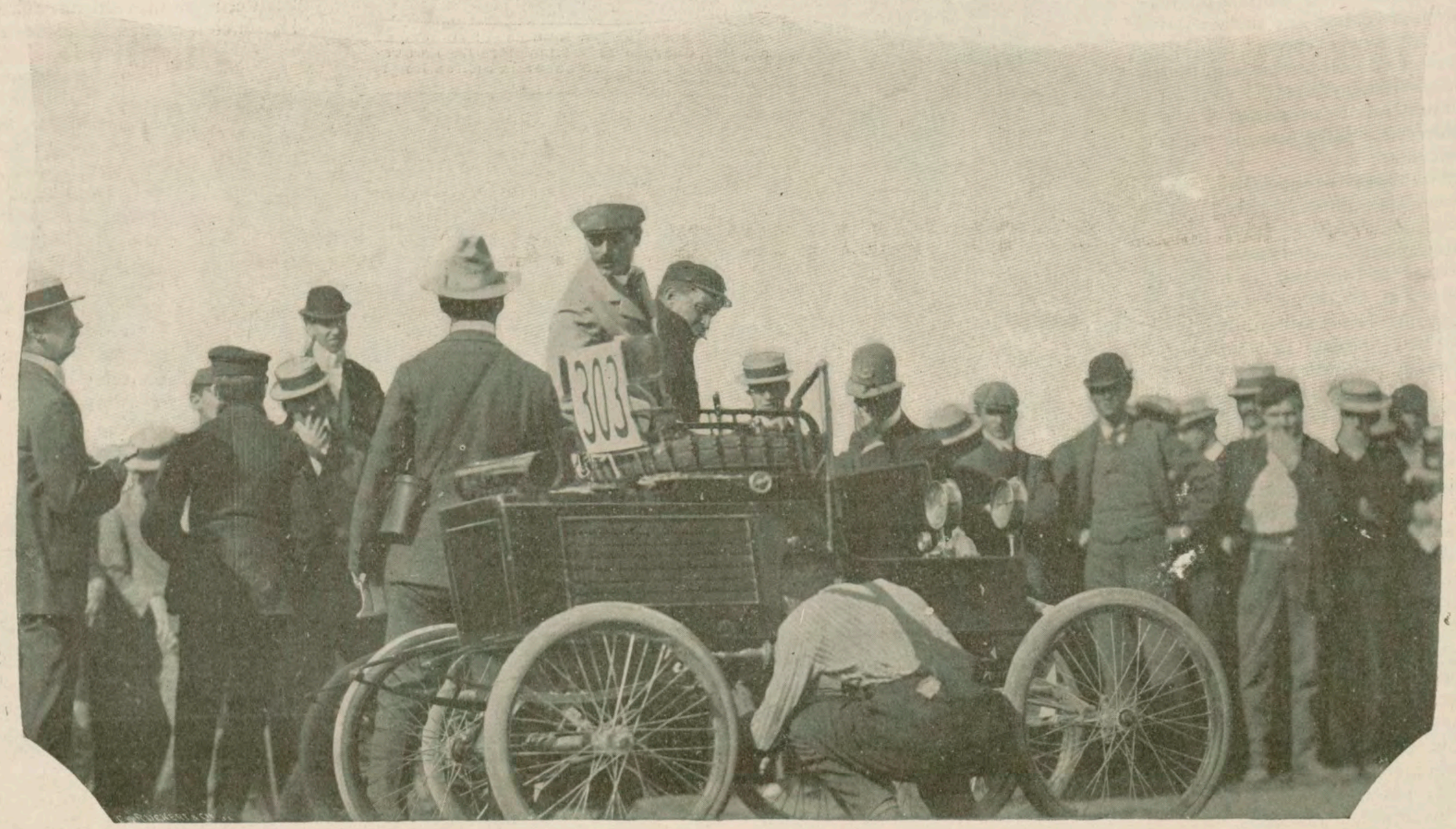
Le *Département Road* de là-bas ne doit pas avoir de travaux bien compliqués, à en juger par les photographies que nous avons publiées ici même déjà, et les routes américaines sont plutôt un de ces beaux projets dont, suivant un mot célèbre, on peut dire : « Il faut y penser toujours et n'en parler jamais. »

Les États-Unis d'Amérique, en effet, ont vu leur civilisation se développer au moment où la route n'était déjà plus et, en même temps, où elle n'était pas encore. Tandis que la France avait eu sa civilisation au XVII^e^ et au XVIII^e^ siècle, l'Amérique voyait la sienne commencer à peine avec les premières années du XIX^e^ siècle.

C'est ce qui explique que la France ait le plus merveilleux réseau de route du monde, et que l'Amérique, au contraire, se soit contentée d'être presque exclusivement la patrie du chemin de fer, et que les quelques chemins qu'elle possède ne soient en réalité que de simples voies de communication entre quelques fermes ou quelques villages trop peu importants pour avoir droit à la voie ferrée et pour nécessiter le trafic grâce auquel un chemin de fer peut faire ses frais.

Les pays nouveaux dont la civilisation va naître à l'époque de l'automobile auront certainement un réseau de routes, mais un réseau de routes tout différent du nôtre, et dans lequel vraisemblablement notre macadam classique sera remplacé par quelques substances très dures, inusables et résistant parfaitement à la pluie sans se transformer en boue.

C'est ainsi qu'il est déjà question de créer aux États-Unis une série de routes en acier (*steel ways*) dont la construction coûterait, paraît-il, moins cher, dans ces pays de grande métallurgie, que l'établissement et surtout que l'entretien de routes en macadam, car on sait que l'entretien d'une route est presque plus cher que les travaux de premier établissement.



Un départ de course aux environs de Boston.

M Harlin H Whippel, un des officiels de l'Automobile Club de New-York, donnant un départ à Springfield.

M. R. H. Davis. dans sa voiture à vapeur, avec laquelle il couvrit le mille en 51 s. 3/5

Une de ces routes est même en construction sur les ordres de M. Pierpont Morgan, le fameux truster, et désormais le qualificatif de voie ferrée ne pourra plus être réservé aux seuls chemins de fer. C'est ce qui explique que la voiture américaine, et même la voiture de course, ait un type qui se différencie si nettement des nôtres. Et je me souviens qu'à son retour d'Amérique, Henri Fournier, le vainqueur de Paris-Berlin, qui venait de couvrir là-bas le mille sur une route spéciale, dans un parc, à une vitesse de 112 kilomètres à l'heure, me disait quels avaient été son étonnement et son effroi lorsqu'il avait vu ses concurrents américains se lancer à 90 à l'heure sur des véhicules avec lesquels il n'aurait pas osé dépasser la vitesse prudente de 35 à 40 kilomètres.

Les roues en acier, les moyeux et les axes gros comme des crayons sont là-bas en grande faveur, ainsi que les directions invraisemblables que l'on tient du bout des doigts et que l'on actionne de côté, ce qui donne peut-être une grande élégance au véhicule, mais lui retire en revanche, c'est certain, toute sécurité.

On a cherché, là-bas, la beauté de l'automobile, non dans la force et dans une espèce de logique de construction qui ramène toutes les lignes à un type général et à une pensée unique, celle de l'effort contre la vitesse, mais bien dans une espèce de joliesse qui permette au véhicule de frapper agréablement l'œil, mais en revanche lui ôte cette belle impression de sécurité robuste que l'on admire chez les nôtres.

On comprend, dès lors, que les chauffeurs américains soient extrêmement casse-cou, et cette réputation, qui fait tout honneur à leur courage, ne serait certainement pas un éloge parmi nous, où depuis longtemps on estime plus celui qui mène sa voiture au but, lentement, que celui qui la laisse en route, fût-ce au prix de la plus invraisemblable acrobatie.

Les chauffeurs américains ont en effet l'habitude de courir sur des pistes analogues à nos pistes de chevaux, et dont on peut voir ci-jointes quelques vues. Ceci n'a d'ailleurs pas été sans modifier encore, et d'une façon plus fâcheuse peut-être, le type des véhicules américains, et ne les tirer de la voiture de ville que pour les lancer dans la plus folle exagération lorsqu'ils ont voulu construire des voitures de course.

On a pu voir, ces temps derniers, dans une épreuve à New-Jersey une espèce de monstrueux torpilleur électrique piloté par les frères Baker, et qui semblait une espèce de monstre avec ses tourelles garnies de hublots qui le faisaient ressembler à quelque engin sorti de l'imagination d'un Robida ou d'un Jules Verne.

Cet épouvantable instrument n'aurait eu qu'une excuse, celle de faire du 200 à l'heure et, malgré tous les efforts de ses conducteurs, il atteignit péniblement le mille en une minute cinq secondes, ce qui représente à peine du 90 à l'heure.

Encore, le second essai fut-il fort troublé par un accident qui montre combien la course est nécessaire pour faire l'éducation des constructeurs. car en pleine allure, et sans qu'on ait jamais bien su pourquoi, la direction se rompit et le monstre alla télescoper la foule en tuant une dizaine de personnes, ce qui ne fut pas sans refroidir quelque peu l'enthousiasme des gens.

Une écurie de voitures à vapeur.

Elégantes, peut-être, ces voitures dans leur joliesse, ne donnent nullement l'impression de la force, ni de la solidité.

Faute de routes, les chauffeurs américains et les voitures américaines sont donc loin des nôtres.

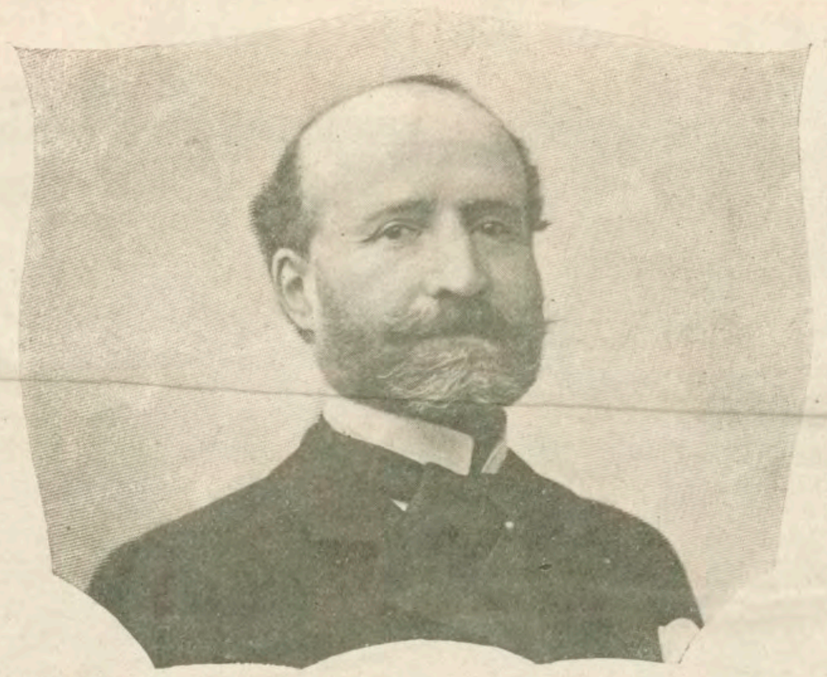
Les chauffeurs de là-bas, et, pour ne citer que quelques-uns d'entre eux, M. Vanderbilt, Harkness, ont fait merveille sur nos voitures ; mais il leur a manqué la meilleure et la plus forte éducation, celle de la course sur route, qui a manqué plus encore à leurs véhicules, faute de routes, que les plus belles pistes du monde ne pourront jamais remplacer.

Il est probable que nous verrons les Américains dans la coupe Gordon-Bennett, mais s'ils ne nous présentent pas d'autres voitures de course que celles qu'on peut voir dans les photographies qui illustrent cet article, les Fournier, les Farman, les Renault peuvent être bien tranquilles. Jusqu'ici d'ailleurs, les chauffeurs américains n'ont brillé que dans des voitures françaises.

GEORGES PRADE.

M. de la Haye-Jousselin

PRÉSIDENT DE LA SOCIÉTÉ HIPPIQUE FRANÇAISE
VICE-PRÉSIDENT DE LA SOCIÉTÉ DES STEEPLE-CHASES DE FRANCE



(Cliché Pirou.)

M. de la Haye-Jousselin, président de la Société française hippique, vice-président de la Société des Steeple-chases de France.

Nous le vîmes encore aux dernières réunions d'Auteuil, et certes personne ne pouvait se douter de sa fin prochaine ; j'avais encore reçu de lui un petit mot charmant, à propos d'un procès récent, il y a trois semaines à peine ; et le jour de l'an, comme j'allais lui présenter mes vœux, j'appris qu'il venait de mourir dans la nuit...

M. de la Haye-Jousselin, président de la Société française hippique, vice-président de la Société des steeple-chases de France, qu'il présidait effectivement, en raison de la maladie prolongée du duc de Talleyrand, son président fondateur, était dans sa soixante-cinquième année ; on lui aurait donné facilement dix ans de moins. Homme de cheval dans toute l'acception du mot, il fut l'une des personnalités les plus estimées de la haute société parisienne ; c'était un gentleman accompli, très élégant ; de taille moyenne, avec sa figure un peu colorée, sa barbe en éventail à peine grisonnante, il donnait l'impression d'un magistrat « nouveau jeu », mais d'un magistrat aux manières de bon juge, vous condamnant à des procédés aimables à perpétuité.

Il n'est pas un habitué de l'allée des Poteaux, qui n'ait maintes fois rencontré M. de la Haye-Jousselin, toujours très correct, montant un superbe pur sang alezan. Car tous les matins, quelque soit le temps, pendant les huit ou neuf mois de l'année qu'il passait à Paris, qu'il fît beau ou qu'il gelât, qu'il neigeât ou qu'il plût, M. de la Haye-Jousselin faisait sa promenade au bois, ordinairement accompagné par son fils, M. Edmond de la Haye-Jousselin, qui devait épouser dans quelques jours Mlle Werlé, fille du comte et de la comtesse Werlé.

C'était aussi un veneur : il avait le bouton de l'équipage de Boisgelin et suivait assidûment les laisser-courre de l'équipage de Bonnelles et ceux du marquis de Chambray.

Ancien élève de Saint-Cyr, ancien officier de cavalerie, il démissionna après la guerre pour se consacrer exclusivement à l'élevage et au sport hippique. En 1866, lorsque le comte de Juigné, qui avait eu l'idée de la création de la Société française hippique, dut, par suite de difficultés sans nombre, remettre à plus tard l'exécution de son projet, M. de la Haye-Jousselin devint l'un des principaux collaborateurs du marquis de Mornay, et, grâce à ces deux sportsmen, la Société fut fondée, et le premier concours hippique put avoir lieu en avril 1866. Il fit sans interruption partie du Comité de la Société française hippique, et lorsque mourut le comte de Juigné, qui avait succédé comme président au marquis de Mornay, la candidature de M. de la Haye-Jousselin rallia tous les suffrages, et c'est à l'unanimité des voix moins une — la sienne sans doute — qu'il fut élu président du comité.

Ses connaissance techniques le firent désigner par ses collègues de la Commission hippique de l'Exposition de 1900 pour présider la délégation qui se renndit auprès du ministre du Commerce, lorsqu'il fut question d'organiser les concours internationaux : on se rappelle avec quelle habileté il sut diriger ces négociations.

M. de la Haye-Jousselin fut également président de la Société des Guides, ayant succédé en 1898 au général comte Friant ; mais un deuil cruel, la mort de Mme de la Haye-Jousselin, née d'Aubermesnil, fut cause que, le 10 janvier 1899, il se démit de ses fonctions ; à l'Assemblée générale suivante, on le nomma par acclamation président d'honneur.

Ce sympathique sportsman avait fait courir en plat ; mais il ne présenta jamais que des produits de son élevage ; ses couleurs : casaque rouge, toque noire, ne firent que de rares apparitions sur le turf.

Cette mort causera d'immenses regrets à tous ceux qui ont connu M. de la Haye-Jousselin : au Jockey-Club et au cercle de la rue Royale, où il était très aimé ; sur le turf et dans les concours hippiques, où son affabilité et son amabilité lui avaient concilié le respect et la sympathie de tous.

PAUL MÉGNIN.

M. de la Haye-Jousselin à cheval, au rond point du Bois, pendant les épreuves du championnat du cheval d'armes, organisé par la Société française hippique.

M. de la Haye-Jousselin au pesage d'Auteuil, avec M. Plazan, directeur honoraire des haras.

BLOC-NOTES

FOOTBALL-ASSOCIATION

UNE DÉFAITE FRANÇAISE. — Le Racing-Club de France se rencontrait l'autre dimanche au Parc des Princes avec une des meilleures équipes belges d'association, celle de Léopold F. C. de Bruxelles.

L'ÉQUIPE DE LÉOPOLD F. C. DE BRUXELLES, QUI VIENT DE BATTRE LE RACING-CLUB DE FRANCE.

Contre l'attente générale, le Club français a été battu par 5 buts à 2.

L'équipe du R. C. F., considérée comme imbattable, vient donc de subir une deuxième defaite.

BILLARD

Nouvelles de la quinzaine.

Le fait le plus important de la quinzaine est la fondation d'une fédération des sociétés françaises d'amateurs de billard et l'édification d'un règlement de l'amateurisme au billard. Les délégués des sociétés qui ont adhéré à la fédération ont promulgué la règle définitive que voici :

« Est considérée comme amateur toute personne n'ayant jamais fait partie comme joueur rétribué d'une Académie de billard, ne tirant pas de ressources pécuniaires de l'enseignement ou de la pratique du billard et n'ayant jamais pris part à une épreuve publique dotée de prix en espèces.

« Cette définition n'a pas d'effet rétroactif, sauf pour les joueurs ayant fait carrière de la pratique du billard. »

Donc, à ce jour, tout joueur est amateur ; sont seuls non qualifiés les professeurs avérés. Quant aux autres, il faudra un fait nouveau, tel que ceux prévus dans la précédente définition, pour leur faire perdre leur qualité d'amateur.

Cette règle définissant l'amateurisme s'imposait à la veille de l'ouverture des tournois et championnats ouverts aux amateurs.

A propos de tournoi, la Compagnie Brunswick a fait savoir aux intéressés que, le joueur américain Slosson étant retenu à New-York pour un procès, les épreuves du championnat du monde étaient renvoyées au 15 février prochain. Il est évident que l'absence du célèbre joueur américain eût enlevé beaucoup d'intérêt au tournoi et qu'il est préférable, pour l'importance et la régularité de l'épreuve, qu'elle soit différée plutôt qu'amoindrie par une défection.

COUNT REDDEER.

FINANCE

Cette rubrique promet d'être particulièrement intéressante au cours de l'année qui vient de commencer, car on prévoit, on annonce même, beaucoup d'affaires.

En parler dès aujourd'hui serait prématuré ; mais nous aurons sans doute, ce mois-ci déjà, à en signaler.

Il n'est point surprenant que la haute banque veuille occuper le marché : elle le sait en des dispositions excellentes et très riche.

La situation est donc des plus favorables, et les émissions, les introductions, les conversions qui vont être offertes à notre place y recevront sûrement bon accueil, à condition, s'entend, que ces opérations aient des bases sérieuses.

On connaît assez nos grands établissements de crédit pour avoir la certitude qu'ils ne présenteront que des combinaisons de cet ordre, auxquelles l'épargne réfléchie pourra s'intéresser non seulement sans risques, mais encore avec l'espoir bien légitime d'en tirer de notables profits.

C. LEVRAI.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Mettez du Talc !!!

On appelle *lubrifiant* un corps qui facilite le frottement ou le glissement de deux autres corps l'un contre l'autre ; il existe de nombreux lubrifiants, parmi lesquels diverses huiles et graisses, la mine de plomb et enfin le *talc*.

Tout le monde connaît cette dernière matière : c'est cette poudre blanche, onctueuse, qui vous permet, à vous, Mesdames, de mettre sans les déchirer, déformer ni défraîchir, vos gants que vous prenez, avouez-le, toujours un peu justes, et à vous, Messieurs, grâce aux soins de votre bottier, de chausser sans trop d'efforts vos plus fines bottines.

A ce titre, vous lui devez déjà de la reconnaissance pour les nombreux services qu'il vous rend, et vous appréciez, par suite, sa grande utilité. Chauffeurs, vous ne tarderez pas à vous apercevoir qu'il vous est *indispensable*.

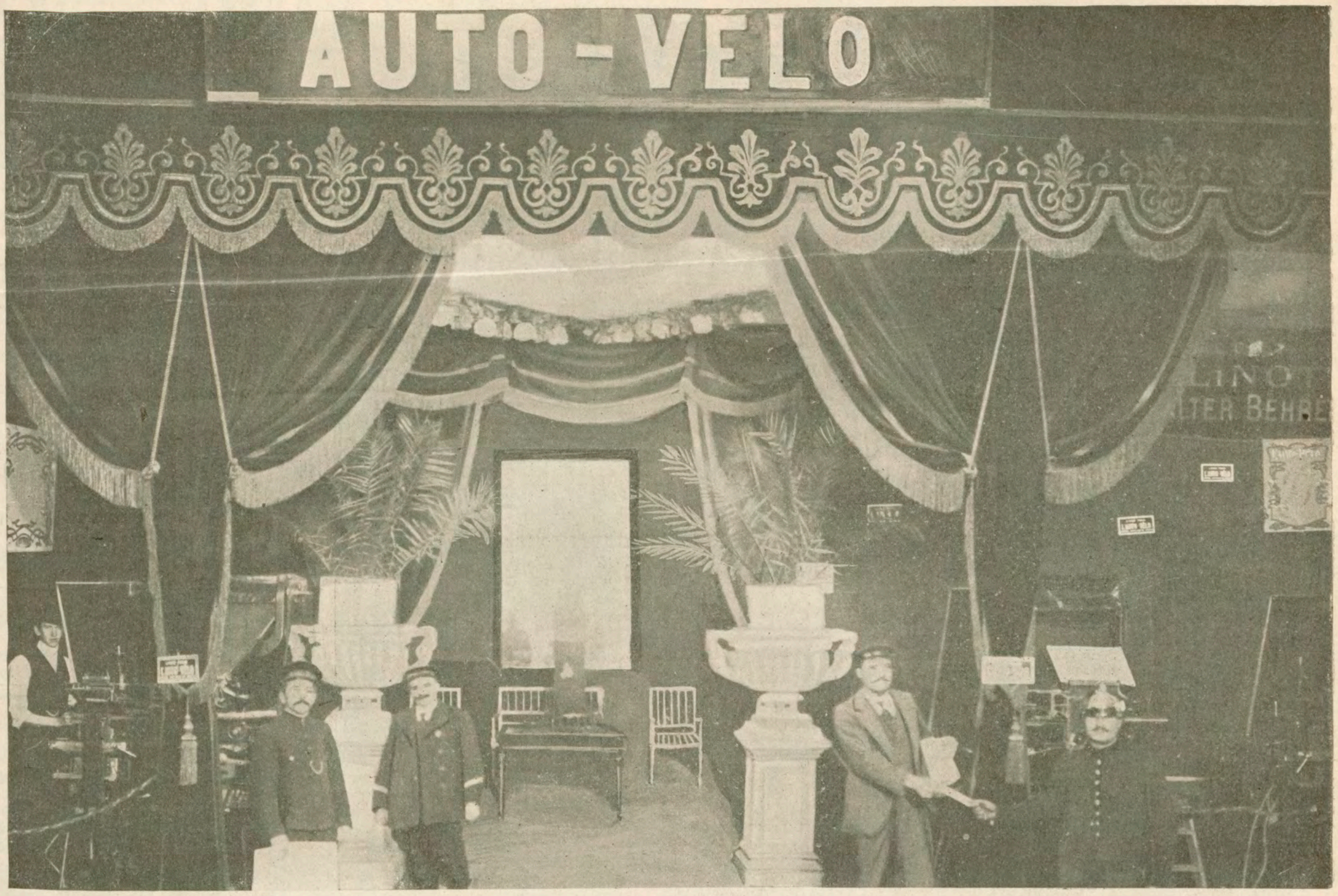
En effet, le caoutchouc possède un coefficient de frottement énorme et de plus la vitesse développe à l'intérieur du pneu une chaleur considérable. Il n'y a pas un pneu qui résisterait à ces causes de destruction sans le talc qu'on répand à l'intérieur. Sans lui vous verriez votre chambre à air, ainsi échauffée, se coller aux parois de l'enveloppe et à la jante et vous l'en retireriez dans un état pitoyable. Enfin, lorsque vous montez notre pneu, le talc permet dans une large mesure d'éviter les pincements de la chambre à air qui se traduisent toujours par des éclatements particulièrement onéreux pour le chauffeur.

Pour toutes ces raisons, le talquage est une opération qui se recommande particulièrement à l'attention des chauffeurs. Que penseriez-vous de celui qui négligerait de garnir convenablement ses graisseurs et de s'assurer qu'ils fonctionnent avec régularité ? Eh bien, il faut vous pénétrer de cette vérité que le talc est l'huile du pneu et qu'il est aussi indispensable de ne pas oublier son talc que de remplir ses graisseurs.

D'ailleurs, chaque nécessaire, soit voiture, soit voiturette, que nous livrons contient un étui de talc : au chauffeur de ne pas le laisser se vider sans le remplir de nouveau.

Il ne faut pas oublier de talquer *abondamment*, non seulement l'intérieur des pneus, mais aussi les sacs de toile caoutchoutée dans lesquels on conserve les chambres de rechange.

MICHELIN ET Cie.



Le stand de l'*Auto-Vélo* au Salon de l'Automobile

Les linotypes (machines à composer) et la rotative.

SOUVENIR DU SALON DE L'AUTOMOBILE

MONTE-CARLO

MONTE-CARLO, le plus beau site du monde, s'étendant en face du rocher de Monaco, avec ses jardins féeriques, son merveilleux Casino, œuvre de Charles Garnier, ses magnifiques villas, ses terrasses sur la mer, offre le point de vue le plus pittoresque au milieu des palmiers, des aloès et de toute la flore d'Afrique.

LE CASINO DE MONTE-CARLO

magnifiquement réédifié assure aux étrangers les distractions les plus variées : Théâtre, orchestre d'élite, concerts renommés, salon de conversation, de correspondance et de lecture, vastes salles de jeux, promenades incomparables, excursions, etc.

REPRÉSENTATIONS THÉATRALES
Opérette, Comédies, Grand Opéra français et italiens

CONCERTS CLASSIQUES, sous la direction de M. Léon Jehin.

PALAIS DES BEAUX-ARTS
Exposition internationale des œuvres d'artistes modernes.

TIR AUX PIGEONS. Le plus important qui existe en Europe.

GRANDES FÊTES
Bataille de fleurs, concours d'automobiles, courses vélocipédiques, Régates, fêtes de nuit, feux d'artifice, etc.

CHAPEAUX ANGLAIS

POUR LA CHASSE

STAGG 7, rue Auber — PARIS —

Médaille d'Or Paris 1900

LES POUDRES DE RIZ de CH. FAŸ
Inventeur de la VELOUTINE
9, rue de la Paix, PARIS
Dernière Création : Royal Veloutine

NICE Grand Hôtel des Empereurs
Arrangements pour séjour

Ernest LOSTE 37, RUE BRUNEL — (Téléph. 557-43) —
Livre des Voitures CLÉMENT
2 ET 4 CYLINDRES

HORS CONCOURS
MEMBRE du JURY, PARIS 1900
ALCOOL DE MENTHE RICQLÈS (Le Seul Alcool de Menthe véritable)
SOUVERAIN contre Indigestions, Maux de Cœur, de Tête, d'Estomac, Grippe et Refroidissements.
EXCELLENT aussi pour les DENTS et la TOILETTE.
Exiger le nom : DE RICQLÈS

s Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

SURANCES SPORTIVES

ssurances Spéciales, 20, *Rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.
ssurance contre les accidents, pour être bien c'est-à-dire pour donner à ceux qui la con-ent pleine et entière garantie, doit être faite beaucoup de soins, et demande le concours pécialistes rompus à la confection des con- qui constituent cette garantie.
'il s'agisse d'assurances automobiles, de che- et voitures, ou d'assurances individuelles, la e souscrite ne vaut que par les clauses y ins-s, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.
s **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, ris, se chargent de toutes les assurances en ral, et tout particulièrement des assurances tives pour lesquelles elles se sont spécialisées.
us les sportsmen qui voudront être bien assu-t ne pas payer des primes exagérées feront bien de s'adresser aux **Assurances Spé-es**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donne-toutes satisfactions.
r demande, les **Assurances Spéciales** en-nt donner verbalement toutes les explications s.
ur donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 83-41.

AUTOMOBILES

nsformation de motocycles à pétrole en oiturettes 2 places côte à côte. Débrayages esses. Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Téléne 923-05. (6245)

cialité de location d'**Automobiles.** Garage upré **Bob-Walter**, 83, av. Grande-Armée. Té-. 503-50. Vente. Leçons. Achat. Atelier de ré-tions. Plantard, contremaître. (7018)

Paris-chauffeur, 28, rue Mogador, Paris, livre de suite les nouveaux modèles *Gladiator, Renault, de Dion*, etc. Grand choix de voitures d'occasion des premières marques, telles que *Panhard-Levassor, Renault, de Dion, Mors.* Toutes voitures à l'essai, et garanties. (6310)

Voiture *Renault frères*, modèle 1900. Forme spider (3 places), élégante; moteur de Dion-Bouton 3 chx 1/2 : marche garantie, pneus parfait état. Automobile très avantageux pr véritables touristes. Entretien : 100 fr. par mois. Fait plus de 30 à l'heure. Marche garantie. Prix avantageux. S'adresser à *La Presse*, 12, rue du Croissant, Paris. (2079)

Achèterait occasion voiture six places, état neuf, Panhard, Mors, Peugeot ou Renault 12 ch. mod. 1902, all. électrique. Borderie, 108, Ste-Catherine, Bordeaux. (7035)

CARTES POSTALES

Auguste Martin, 16, rue du Vieux-Colombier, Paris, échange cartes postales avec tous pays. Réponse assurée. (7026)

Occasion ! A céder au plus offrant, magnifique album contenant 600 cartes-vues, toutes de l'étranger (quelques fantaisies) (Allemagne, Belg., Esp., Holl., Rus., etc.). S'adresser à Jean Vacher, 4, rue Sablière, Libourne (Gir.). (7036)

COLLECTIONS

A vendre : collection complète et très soignée *Vie au Grand Air* avec tous ses suppléments. S'adresser ou écrire à M. Gabriel Trouvé, à Ressons-sur-Matz (Oise). (2030)

CYCLES

A vendre ou à échanger contre bonne bicyclette de marque, un tandem Peugeot à l'état de neuf, simple direction, frein sur roue avant. S'adresser à M. John Lacroix, à Morez (Jura). (7037)

DIVERS

Amérique centrale, on demande associés ou commanditaires, affaire d'achat et vente de bétail, élevage 20 p. 100 à 30 p. 100. Ecrire détails, Georges, 186, rue de Rivoli. (7028)

Couveuses artificielles à régulateur de chaleur — réussit 90 p. 100, essai. — Volailles toutes races. Œufs clairs remplacés. Album illustré des volailles, 10 c. t. Elevage St-Michel, Langeais (I.-L.). (7033)

Prime de cent francs à qui indiquerait belle chasse à louer pour la saison prochaine et pour laquelle on traiterait ensuite d'une location : on tient à une chasse plaine et bois d'un seul tenant, bien avoisinée, très giboyeuse en perdreaux, faisans, lièvres, lapins; rayon de 80 à 100 kil. de Paris, facile d'accès. Adresse journal " La Vie au Grand Air ". (2032)

Détective 9×12 entièrement neuf, 12 plaques, objectif rectiligne grande finesse, mise au point facultative, obturateur fonctionnant à la main ou à la poire sac en peau et pied léger. Le tout ayant coûté 150 fr. A céder pour 100 fr. S'adresser Gauthier, 1, rue des Prouvaires. (7021)

Jeune homme parlant 5 langues vivantes, très adroit dans tous les sports, cherche emploi quelconque. Bonnes références. Trogoff, 3, rue Théry, Paris (16e). (7032)

Echos

LA VISITE D'UNE USINE

Bien des chauffeurs désirent voir construire la voiture qu'ils piloteront. Mais c'est chose pour ainsi dire impossible, à moins qu'on ne s'adresse au Grand Garage Central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre), concessionnaire des voitures Darracq.

M. L. Jacquier, propriétaire du Garage, ou M. A. Bory, directeur, se feront un plaisir d'emmener leur client visiter les grandes usines Darracq, l'aideront de leurs conseils et lui feront livrer rapidement la voiture qui triompha tant de fois cette année.

***

LE SUCCÈS DU SALON

Le grand succès du Salon de l'Automobile a été le nouveau carburateur du commandant Krebs. Ce carburateur, absolument parfait, donne au moteur une souplesse incroyable et permet, par conséquent, un réglage idéal.

Nous pouvons annoncer que la Maison OUTHENIN-CHALANDRE livrera les Panhard et Levassor modèle 1903 avec le carburateur Krebs, que l'on peut essayer dès à présent en s'adressant 4, rue de Chartres, à Neuilly (Porte Maillot).

Pour terminer, un bon conseil donné à nos lecteurs par M. Outhenin-Chalandre.

Le moteur monocylindrique est petit à petit remplacé par le moteur à deux, trois et quatre cylindres, plus agréable à tous les points de vue.

Ils peuvent du reste s'en rendre compte en se rendant à la Maison Outhenin-Chalandre.

OFFICIERS MINISTERIELS

ASNIÈRES Maison av. jardin, r. des Parisiens, 14. Cce 579 m. 80 env. M. à p. 35 000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. des Not. Paris, le 20 janvier 1903. S'ad. à Me Massion, not. Paris, 58, bd Haussmann.

VILLE DE PARIS
TERRAINS A adj. s. 1 ench. Ch. d. Not. de Paris, 13 janv. 1903 1° à Paris, r. de Tolbiac, sce 147m. M. à p. 50f le m. 2° à **LEVALLOIS** angle r. Victor-Hugo et Gide. Sces 682m75 et 56m. M. à pr. 60 et 50 fr. le m. S'ad. à Mes Delorme, rue Auber, 11, et Mahot de la Quérantonnais, 14, rue des Pyramides, *dép. de l'ench.*

VIAGER

MAISON, près les Halles, revenu par deux baux 7 200 fr. nets. Prix..... 10 000 fr. et 3 000 fr. rente viagère, 1 tête de 64 ans, hypothèque..... 80 000 fr. à 4 p. 100. S'adresser à M. Pérard, rue Réaumur, 97, Paris.

Le Gérant : Jarrige.

Corbeil. — Imprimerie Éd. Crété.